FLOTA POLSKA



PAN PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ PROFESOR
IGNACY MOŚCICKI
(Fot. fragment z projektu E. Johna, wyd. L. M. i K.)

„AVIA"

WYTWÓRNIA MASZYN
PRECYZYJNYCH

L. NOWIŃSKI,
M. KOŚMIŃSKI
i W. SZOMAŃSKI

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, ulica Siedlecka 63

TEL. 10-12-41; 10-28-41

G. Josephyego Spadkobiercy
Fabryka Maszyn i Odlewnia Żelaza
BIELSKO (Śląsk Ciesz.)

ZAŁOŻONA W ROKU 1851

DOSTARCZA MASZYNY DLA PRZEMYSŁU WŁÓKIENNICZEGO, DLA FABRYK CEMENTU I CIĘŻKIEGO PRZEMYSŁU KOMPLETNE URZĄDZENIA I MASZYNY, BETONIARKI, TRANSMISJE, RURY ŻELIWNE I T. P.

FABRYKA SZKŁA
DAWN. S. REICH I S-KA
SP. AKC.
w ZAWIERCIU

Rok założenia 1885. Telefon Nr. 10
Adres telegr. „Szklarnia" Zawiercie

Fabryka produkuje: 1) Wszelkiego rodzaju wyroby szklane do oświetlenia elektrycznego, gazowego i naftowego oraz szkiełka do lamp naftowych; 2) Szkło stołowe, galanteryjne, serwisowe oraz przedmioty zbytku; 3) Wyroby ze szkła prasowanego, białe i kolorowe; 4) Szkło odporne na działanie wysokiej temperatury „Incassable"

O B U … H Y

Del-Ha

TRWAŁE—TANIE—WYGODNE

Już nadeszły najnowsze modele wieczorowego obuwia

Do nabycia we wszystkich filjach

STOCZNIA GDYŃSKA

SP. AKC. TEL. 13-12

WYKONUJE reparacje okrętów, łodzi, kutrów, maszyn, motorów, konstrukcje żelazne, odlewy każdego rodzaju (jedyna odlewnia w Gdyni). Warsztat pływający z instalacją pneumatyczną. Dźwig pływający 50 — 80 ton.

Ceny konkurencyjne, niższe od zagranicznych.

FLOTA POLSKA

czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej powietrznej i kolonjalnych

POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO

Rok VIII *Warszawa, 1935 r.* *Nr. 28/29*

Z TEATRU WOJNY WŁOSKO-ABISYŃSKIEJ



„The Illustrated London News".

Włoskie okręty szpitalne wracają do ojczyzny z rannymi i kalekami. Na nabrzeżu oczekuje szereg samochodów Czerwonego Krzyża

RADOSŁAW KRAJEWSKI

ŚWIATOWA POLITYKA MORSKA

Mocarstwa i niemocarstwa

W dawnej Polsce piastowskiej uwypuklały się najbardziej trzy stany: magnaci, szlachta i chłopi.

Między magnatami największym magnatem i suwerenem był król, między szlachtą było wielu ludzi światłych, wielu bardzo benenatów, ale nie potentatów, ornicą niejako tego bujnego łanu był chłop.

Podobnie dzisiaj na trzy stany możemy podzielić państwa świata:

1) Są państwa morskie, posiadające silną marynarkę, olbrzymie kolonje; panujące nad głównemi szlakami komunikacyjnemi globu ziemskiego nad rejonami wytwórczości i zbytu, ciągnące w astronomicznych cyfrach zyski z tego panowania. I jest śród tych państw niby królowa ich Anglja.

2) Są państwa lądowe, nawet o wysokiej kulturze, cywilizacji, uprzemysłowieniu, ale dziejową zabiegliwością państw morskich spychane z morza, wbijane w lądy, nie mogące mieć decydującego wpływu na kształtowanie globu ziemskiego, będące niejako śród państw stanem średnim.

3) Aliści istnieją państwa, jak Afganistan, Boliwja. Abisynja, które nie są śród państw nawet szlachtą, owym stanem średnim, jeno pospólstwem, trzymanem w klubach przez prawodastwo możnych i zależnem od ich łaski, obok mocarstw niemocarstwa.

Walki o swiatowładztwo

Trzeba być człowiekiem potwornej we swej niezłomności woli, żelaznego charakteru, człowiekiem bezgranicznej miłości dla sprawy, by panować nad światem z poklaskiem podwładnych. Tego winniśmy się uczyć.

Czyny narodów o tym silnym charakterze, dzieje władania morzami świadczą o tem, kto miał dominujący wpływ na kształtowanie się bryły świata:

1) Fenicjanie kilka tysięcy lat temu wstecz wiążą swem handlem pobrzeża Morza Śródziemnego, docierają do bursztynu bałtyckiego.

2) Grecy wypierają Fenicjan z morza na 1000 lat przed Chr.

3) Rzymianie opanowywują Morze Śródziemne, niszczą rywalizującą z nimi kolonję fenicką Kartaginę, stają się panami Morza Śródziemnego, czyli ówczesnego gościńca wodnego świata.

4) Bizancjum tworzy kulturę morza Śródziemnego i Czarnego.

5) Arabowie opanowywują morze Śródziemne jako dzielni kupcy i żeglarze, a z tem i niemal pół Afryki i część Europy.

6) Miasta południowych wybrzeży Francji i Hiszpanji i miasta włoskie, popierane przez chrześcjańskie Bizancjum na czele z Wenecją i Genują prowadzą własną politykę morską, opanowywują handel śródziemnomorski.

7) Z chwilą wynalezienia igły magnesowej i odkrycia drogi wodnej do Indji— Portugalja występuje swą polityką morską na widownię świata, zakłada liczne kolonje, kwitnie.

8) Hiszpanja z chwilą odkrycia Ameryki przewyższa aktywnością swej polityki morskiej Portugalję w 16-ym w., jeszcze bardziej kwitnie.

9) W 17 wieku Holandja tworzy wzór ustroju kapitalistycznego, zakłada pierwsze towarzystwo akcyjne i pierwszą giełdę, udoskonala handel morski, tworzy, jak poprzednie państwa, swoje liczne kolonje zamorskie wielkie, jak 80 Holandji.

10) W tymże 17 w. Anglja usuwa z Londynu Hanzę, zakłada swe kolonje w Ameryce i kompanje dla handlu zagranicznego, niszczy przy pomocy piratów i wojennych okrętów morski handel Hiszpanji, gruntuje swój handel morski 1651 r. specjalnemi ustawami (navigation act), zwalcza swe rywalki na morzu po Portugalji i Hiszpanji — Francję (dwie morskie klęski Napoleona— pod Abakirem 1798 i pod Trafalgarem 1805).

Po zepchnięciu z morza Francji, Anglja w wojnie Europejskiej niszczy wojenną i handlową flotę największego swego rywala na morzu — Niemiec. Dziś posiada w swem ręku ważniejsze szlaki morskie i kolonje wielkie, jak 120 Wielkobrytanji.

Anglja przed wojną miała 55% (w r. 1897) światowej marynarki handlowej, Niemcy w tymże czasie posiadały około 12% i były najgroźniejszym rywalem Anglji.

Po wojnie stosunek ten się zmienił. Ogólny handlowy tonaż światowy morski

DOZBRAJANIE SIĘ RZESZY NIEMIECKIEJ



Nowa niemiecka łódź podwodna



Ciężka artylerja niemiecka

wynosi obecnie 71 miljonów t. rej. brutto. W tem Anglja posiada tylko 29%, Stany Zjednoczone Ameryki Półn. już przeszło 17% (w r. 1914 miały tylko 4%), Japonja 6%, Niemcy 6,1%, Norwegja 4%, Francja 3%, Holandja 4,5%, Włochy 4,8%.

Anglja przed wojną miała najsilniejszą marynarkę wojenną rozlokowaną tak, że pełniła straż na wszystkich ważniejszych drogach morskich i trzymała w postrachu jej kolonje, a więc: port wojenny na Malcie Gibraltar, Suez i ufortyfikowany port przy wyjściu z Morza Czerwonego na Ocean Indyjski dają panowanie Anglji nad Morzem Śródziemnem, stale fortyfikowany port Singapur panuje nad drogą wodną Południowej Azji, bazy floty wojennej przy Kanadzie, Australji, Południowej Afryce i Ameryce, Indjach i Chinach.

Anglja, posiadająca w swem ręku ważniejsze porty, największą marynarkę handlową i najsilniejszą wojenną, ciągnie nietylko największe zyski ze światowego handlu morskiego, ale posiada dominujący głos przy kształtowaniu stosunków gospodarczych i politycznych globu.

Jej porty i jej flota czyni to, że stosunkowo niewielka ilość ludności, zamieszkującej ze Szkotami Wielkobrytanję (45 miljonów), panuje nad kilkadziesiąt razy większemi, niż Brytanja, terenami i kilkanaście razy większą, niż naród angielski, ludnością.

Wielki przemysł brytyjski wyrósł dzięki marynarce, dzięki niej uprzemysłowiły się tak bardzo aż zabardzo Niemcy i inne państwa europejskie.

Ograniczenie zbrojeń morskich

Po wojnie europejskiej państwa morskie: Anglja, Stany Zjednoczone, Japonja, Francja, Włochy, zawarły w Waszyngtonie w 1920 r. układ, mocą którego ze względów pacyfistyczno - humanitarnych i oszczędnościowych postanowiły ograniczyć swoje zbrojenia morskie do proporcji: Anglja 5, Japonja 3, Włosi i Francja jeden z ułamkiem.

Ten układ był następnie przedłużany co kilka lat, uzupełniany, ale traktowany, jako podwalinowy, jako słuszna zasada.

Pękł waszyngtoński układ żelaznej proporcji

Państwa, wyczerpane wojną europejską, chętnie stosowały oszczędności we zbrojeniach morskich, zdawało się, że ów układ waszyngtoński odnośnie utrzymania stałej proporcji sił wojennych morskich będzie trwał długo, długo.

Aż tu trzy lata temu Stany Zjednoczone Am., które dotychczas trzymały się hasła swego byłego przezydenta Monroego, hasła samowystarczalności, i głównie wewnętrznego rynku zbytu, tak nadmiernie rozbudowały swój przemysł i marynarkę handlową podczas wojny europejskiej, że stanęły okoniem wobec Anglji, rzuciły hasło „wolności mórz" i jęły rozbudowywać swoją marynarkę wojenną wbrew układowi waszyngtońskiemu.

Hasło „wolności mórz" jest to żądanie Ameryki, iżby w portach angielskich zostały zniesione przywileje, zniżki w opłatach portowych dla statków pod banderą angielską, to dla wszystkich bander jednakowe opłaty we wszystkich portach.

Stany Zjednoczone, owa dawna kolonja Anglji, staje się w r. ub. największym rywalem morskim Anglji: swoją marynarkę handlową powiększają do 18% całego tonażu światowego, marynarkę wojenną rozbudowywują według najnowszych wymóg technicznych, przerzuca ją w manewrach wraz z lotnictwem morskiem z Atlantyku na Pacyfik, na wyspy południowe, ku wybrzeżom Azji i znów przez kanał Panamski do New Yorku.

Zdawało się, zaczyna się przygotowywać jakieś przepotężne starcie w rodzinie anglosaskiej na Pacyfiku o ziemiowładztwo. Już Anglja poczynała zabiegać o względy Japonji, już Stany Zjednoczone nawiązywały przyjazne stosunki nawet z Sowietami.

Aż tu nagle nieoczekiwanie: Niemcy, Japonja.

W wyniku wojny europejskiej Niemcy zostały pozbawione traktatem wersalskim marynarki wojennej. Traktat zabronił im budowy sił zbrojnych morskich. Pozwolił jedynie na budowę stosunkowo niewielkich okrętów wojennych (10.000 t.), czyli takich, które nie mogłyby się przeciwstawić wielkim flotom.

Aż tu Niemcy oświadczają, że budują łodzie podwodne, krążowniki, linjowe okręty i że będą budować to coraz intensywniej.

Aż tu nagle Japonja oświadcza, że ekspansja jej na Mandżuko, Północne Chiny, Filipiny, że niebywały eksport jej towarów do wszystkich części świata zmusza ją do posiadania odpowiednio wielkiej floty zbrojnej i że proporcja 5:3 nie odpowiada jej i że postanowiła zrównać swoje siły morskie z armadą wojenną Anglji.

Więc: konferencje morskie, układy jawne, tajne, wszystko pod oficjalnem hasłem ograniczenia zbrojeń morskich i wszystko z wynikiem tworzenia wyścigu tych zbrojeń.

Niemcy drogą układów uzyskały od Anglji (działającej w danym wypadku bez porozumienia z Francją) zgodę na budowę floty wojennej o rozmiarach wynoszących 35% floty angielskiej, ale Niemcy we swych budżetach i planach zakreśliły już większe rozmiary dla swej marynarki, budując nawet okręty z nazwą „Gniezno" i domagając się zwrotu swych kolonji, które są głównie w posiadaniu Anglji.

Niepoważny wybryk włoski w Afryce i jego poważne skutki

Na domiar złego dla Anglji Włosi, ojczyzna faszyzmu, jeden z filarów traktatu wersalskiego, po barbarzyńskiem wynaradawianiu Słoweńców w okoliaach Triestu, po utrwaleniu swoich przemocy w Albanji i opanowaniu Tripoli, uczynili najazd na Abisynję. Czy Mussoliniemu marzy się w Afryce ta rola, jaką odegrał ongi w Europie Julius Caesar, podbić Abisynję, Abisynją Afrykę?

I Włosi i Abisynja są członkami Ligi Narodów. Abisynja interwenjowała błagalnie w Lidze. Liga Narodów wobec zakłócenia zasady moralnej potępiła żarliwie zwłaszcza przez usta swych mniejszych państw czyn Włochów.

Najprzykszejszą stroną tego zresztą nieszczęśliwego wybryku Włochów jest, że Włosi są jednym z obrońców traktatu wersalskiego, i jednym z obrońców Europy przed bolszewizacją i że upadek Włochów to wzmocnienie socjalizmu i bolszewizmu, zwycięstwo Włochów to pogwałcenie zasady moralnej, upadek Ligi, to niebezpieczeństwo dla Anglji w jej Afrykańskich kolonjach.

Druga międzynarodówka (socjaliści) i trzecia międzynarodówka (bolszewicy) zwalczające się dotychczas, utworzyły wspólny front na gruncie potępienia Włochów, więcej! kierownicy państwa sowieckiego już jawnie, już nie tają się z tem wobec innych państw, wstępują do naczelnych władz organizacji Kominternu, mającej za zadanie zrealizowanie idei państwa socjalistycznego na całym świecie.

Już Anglja wobec piętrzących się trudności (zwłaszcza wpływy japońskie w Chinach) chciała zlikwidować wojnę włosko-abisyńską przez przyznanie zabranych terytorjów napastnikowi, ale Abisynja się nie zgadza, ale podniosły krzyk pomniejsze państwa, należące do Ligi Narodów, bo co się z nimi stanie, skoro będzie nagrodzona zbrodnia polityczna, skoro silniejsze państwa poczną bezkarnie pożerać słabsze.

Ostatnie zmiany frontów morskich, wyścig zbrojeń

To zakłócenie powojennego stanu rzeczy, ta narazie bezkrwawa walka mocarstw morskich o panowanie materjalne nad światem wytworzyła nowy układ stosunków między państwami morskiemi i lądowemi.

Stosunki angielsko-japońskie jeszcze rok temu zdało się najlepsze, ulegają pogorszeniu wobec zbyt agresywnej gospodarczej i politycznej ekspansji Japonji.

Anglja zbroi się i szuka sprzymierzeńców, zacieśnia węzły przyjaźni z Francją, czyni wspólne manewry swojej floty z francuską na morzu Śródziemnem. Ubiega się nie bez wzajemności o lepsze stosunki ze swym krewniakiem Stanami Zjednoczonemi, Anglja jedna dąży szczerze do ograniczenia zbrojeń morskich świata, Anglja jedna, jako dotychczas najlepiej uzbrojona.

Ale gdy inni poczynają się zbroić, dziś cała jej prasa czyni walne larum, że Anglja zaniedbała swe zbrojenia morskie i lądowe. Przed wojną europejską jej armja podczas pokoju wynosiła przeszło 600 tys. żołnierzy, dziś tylko 400 tys. z ułamkiem. Angja również tedy dozbrajać się poczyna.

Wobec braku kolonji i zahamowania emigracji z Europy do Ameryki złośliwi dyplomaci jako przyszłego kozła ofiarnego wysuwają kolonje portugalskie lub holenderskie. Są to dwa państwa morskie, które w stosunku do obszaru swych kolonji i w stosunku do innych mocarstw morskich posiadają zbyt skromną marynarkę wojenną, jeszcze się nie zdążyły się dozbroić.

Państwo rosyjskie po utracie swej marynarki wojennej w wojnie japońskiej znów wchodzi w szereg mocarstw morskich, dzięki przekopaniu kanału z Bałtyku do Białego morza (Biełomorstroj), za pomocą którego otrzymuje bardziej niekrępujące wyjście jej handlowa i wojenna marynarka na świat, dzięki udoskonaleniu drogi wodnej z Morza Czarnego do Bałtyku i dzięki nie rychłej, ale systematycznej budowie nowych okrętów wojennych.

Sowiety umacniają, fortyfikują port swój na morzu Białem Polarnoje obok Murmańska, na północ od Leningradu utworzyły 41 baz lotniczych, może chodzi tu o Narwik norweski, ciepły port, o własną nieskrępowaną drogę dokoła Skandynawji, poza strefą lodów. Od Władywostoku do Bajkału fortyfikują na tysiące kilometrów linję obronną, zasieki, schrony, bazy lotnicze. Słowem bagnetem Sowiety zwrócone są na Wschód, propagandą na Zachód. Mimo to Francja coraz serdeczniejsza przyjaciółka Anglji zacieśnia węzły przyjaźni z Sowietami, podpisuje pakt handlowy, udziela im pożyczki. Wyścig zbrojeń lądowych morskich przybiera coraz szybsze tempo. Co dalej?

Coraz wyraźniej zarysowywuje się front wspólny: Anglja, Francja, Sowiety, Stany Zjednoczone, Mała Antanta. Austrja, bojąc się Anschlusu, nawiązuje coraz serdeczniejsze stosunki nawet z Czechosłowacją.

Czy Niemcy utworzą wspólny front z Japonją i Włochami, trudno przewidzieć narazie. Niemcy nie pójdą poraz wtóry wojną przeciw Anglji.

RD. KR.

BILANS POLSKICH RZECZY MORSKICH ZA R. 1935

Idziemy naprzód.

Idziemy naprzód miarowo, bez nagłych skoków w sferze spraw gospodarczo-morskich.

Idziemy naprzód, mimo przesilenia gospodarczego, mimo trudności wywozowych, przejawiających się we wszelkiego rodzaju kompensacjach, clairingach, kontyngentach wywozowych, ograniczeniach wwozu walut, ograniczeniach osiedlania się ludności polskiej na innych kontynentach.

HANDEL MORSKI.

Udział procentowy naszego handlu morskiego w ogólnym handlu zagr. Polski znów wzrósł. Udział ilościowy w r. 1934 — 72,2, w r. 1935 — 73,6%, udział wartościowy w r. 1934 — 60,7, w r. 1935 — 62,8%.

W liczbach absolutnych towarowy obrót portowy przedstawia się w r. 1935 [1]) mniej korzystnie: przez Gdynię 7,45 milj. ton, przez Gdańsk 5,2.

Te same liczby w r. 1934 przez Gdynię 7,2, przez Gdańsk 6,4 milj. ton.

Obrót towarowy przez port Gdański skutkiem trudności dewizowych Gdańska w r. ub. zmalał, przez Gdynię — wzrósł.

Jeżeli jednak weźmiemy pod uwagę ogólne zmniejszenie się obrotów towarowych między państwami Europy w r. ub. w stosunku do lat poprzednich, to i tu twierdzenie: idziemy naprzód— będzie na miejscu. Gdynia w dalszym ciągu jest portem, posiadającym największe obroty towarowe ze wszystkich portów na Bałtyku i jest portem coraz bardziej eksportowym.

TRANSPORTY TRANZYTOWE w r. 1935 wzrosły znów o 16% w stosunku do r. 1934 i rozszerzyły zakres pod względem różnorodności towarów i miejsc ich nadania.

Nie pomogła tu walka konkurencyjna kolejowych taryf niemieckich i waluty niemieckiej. Koleje niemieckie przyjmowały różnego rodzaju dowody należności pieniężnych po kursie nominalnym reichsmarki, gdy kurs rynkowy jej był do 40% niższy.

Tranzyt na porty naszego obszaru celnego jest kierowany z Czechosłowacji, Rumunji, Austrji, Węgier, ostatnio z Jugosławji i Turcji, która chce się częściowo uniezależnić od włoskiego Triestu.

Celem wzmożenia tego tranzytu poczynione zostały udogodnienia kolejowe i przedstawicielstwa naszych dróg żelaznych u południowych sąsiadów.

PORTY.

Rozbudowa portów Gdyni i Gdańska stale postępuje naprzód.

Inwestycje poczynione w porcie gdańskim w okresie lat ostatnich podajemy w specjalnym artykule w poprzednim numerze „Floty Polskiej“.

Inwestycje te zostały w swych rozmiarach w ostatnim roku nieco ograniczone skutkiem utrudnionych stosunków gospodarczych Gdańska z Polską, dzięki jednak przedłużeniu w jesieni r. ub. na rok następny protokułu z dn. 18/IX.1933 r. i tem samem unormowaniu stosunków znów okażą się bardziej celowe i niezawodnie przejawią się w budowie nowych dźwigów, magazynów, nabrzeży i t. p.

Port Gdyński jest w dalszym ciągu rozbudowywany pod względem swej organizacji handlowej (organizowanie arbitrażu bawełny, zamianowanie rzeczoznawców portowych, powstanie nowych aukcji owocowych, ustalenie nowej taryfy składowej, reorganizacja opłat portowych i t. p.). Ważnem jest uruchomienie poradni taryfowo - handlowej przy Urzędzie Morskim, która udziela na zapytania ustne, telefoniczne, pisemne zainteresowanym informacyj taryfowych odnośnie kosztów przewozu drogą lądową i morską przez Gdynię, informacyj celnych dewizowych i t. p.

Ważniejsze inwestycje w porcie gdyńskim w r. 1935 to: budowa 2-go magazynu śledziowego i chłodni śledziowej, zamrażalni w hali rybnej (ok. 20 ton ryb na dobę), magazynu № 9 w Wolnej Strefie, elewatora zbożowego, elektrowni w Gródku, stacji oleju bunkrowego „Polminu“.

STOCZNIA GDYŃSKA.

Rozpoczęto również prace przygotowawcze dla budowy stoczni wojennej w Gdyni. Opracowany projekt przewiduje, że stocznia ta będzie posiadać 4 pochylnie i będzie zajmować teren 46 ha, w czem 36 ha lądu i 10 ha basenu.

PORT RYBACKI W WIELKIEJ WSI.

W grudniu r. ub. ostatecznie postanowiono wszcząć budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Umowę o budowę tego portu podpisano z tem samem Konsorcjum Polsko-Francuskiem, które budowało port gdyński. Port ten wybudowany ma być kosztem 3 miljonów zł. i będzie się znajdował na wielkiem morzu (nie w zatoce). Powstanie takiego portu jest bardzo korzystne dla 40% rybaków przeważnie pochodzenia kaszubskiego, którzy dotychczas, chcąc się wydostać na pełne morze, musieli objeżdżać 40-ci kilometrów półwyspu i byli pokrzywdzeni pod tym względem w stosunku do mieszkańców Helu i najbliższej jego okolicy.

LINJE OKRĘTOWE.

„Znacznie rozbudowana została sieć linji regularnych portów polskiego obszaru celnego. A więc na Bałtyku trzeba wymienić nowe — obok już istniejącego—połączenie Gdyni i Gdańska z Helsingforsem (z odjazdami co tydzień), linję do Abo i Mäntyluoto (co 14 dni), połączenie regularne Lubeka—Gdańk—Kłajpeda i Libawa, nową szwedzką linję pomiędzy Gdańskiem oraz Gdynią, a portami wschodnio-szwedzkiemi: Kalmar, Oskarshamn, Vestervik i Norrköping (2 razy w miesiącu), linję „Zeglugi Polskiej, S. A.“ na trasie Gdynia—Gdańsk—Kłajpeda—Ryga—Libawa (co 14 dni), litewską linję Kłajpeda—Gdynia—Antwerpja z zawijaniem w razie potrzeby również do Rotterdamu (tygodniowa). Na rok 1935 przypada również właściwy rozwój uruchomionej w grudniu 1934 r. przez „Żeglugę Polską“ linji regularnej do Sztokholmu i Norrköpingu. Warto jest również dodać, że w połowie stycznia 1936 r. „Żegluga Polska“ uruchamia linję regularną do Göteborga i Malmö z zawijaniem w razie potrzeby również do innych portów zachodnio-szwedzkich. Do liczby połączeń z portami Europy Zachodniej przy-

---

[1]) Dane obrotu towarowego podajemy jedynie za 11 miesięcy 1935 r., danych za grudzień ub. r., jeszcze statystyka urzędowa nie opublikowała.

były: cotygodniowa linja między Gdynią — Gdańskiem a Manchesterem i Liverpoolem oraz uruchomiona przez Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe linja pasażersko-towarowa do Havru z warunkowem zawijaniem do Dover, Cherbourga i Rotterdamu. Nowe połączenia z portami hiszpańskiemi uruchomiły t-wa „J. Lauritzen" i „Italo-Somala". W komunikacji z włoskiemi portami owocowemi nastąpiło ścisłe unormowanie odjazdów statków 4 towarzystw okrętowych, utrzymujących rejsy pomiędzy portami włoskiemi i Gdynią (S. A. N. I. S. Italo-Somala, Lauritzen, Svenska Lloyd i Det Foremde). Ważne znaczenie dla rozwoju naszych portów posiada uruchomienie przez „Żeglugę Polską" linji na Bliski Wschód. W ten sposób uzyskujemy, obok polskiego połączenia z Bliskim Wschodem przez Konstancę, również linję polską z własnych portów. Nowa ta linja prowadzona jest w porozumieniu ze Svenska Orient Linien. Zatrudnione zostały na niej 2 charterowane statki m/s „Lewant" (ex-Blaland") i s/s „Sarmacja" (ex-„Smaland"). Odjazdy statków „Żeglugi" przewidziane są w odstępach mniejwięcej miesięcznych. Z nowych dalekobieżnych połączeń notujemy uruchomienie stałej komunikacji między portami bawełnianemi Stanów Zjedn. i Gdynią przez t-wo żeglugowe „Southern States Line" oraz w początku listopada niezmiernie ważnej dla naszego życia gospodarczego polskiej linji do Południowej Ameryki, gdzie mają być zatrudnione statki „Pułaski" i „Wisła". Pozatem pewne ulepszenia na linji z Południową Ameryką wprowadziła w roku 1935 Finska Syd Amerika Linien, stawiając 2 dodatkowe statki. W zakończeniu warto jest dodać, że w chwili obecnej Gdynia rozporządza siecią ok. 50 linij regularnych, w tem 14 polskich, łącznie z linją południowoszwedzką".

Dane o linjach okrętowych przytaczamy według Dr. St. Zb. Szyszkowskiego („Polska Gospodarcza").

WIELKA GDYNIA.

W r. 1934 wcielono do miasta Gdyni obszary okoliczne: Oksywję, Chylonję, Obłoże, Witamino, tak powiększona Gdynia poczęła się rozrastać w r. 1935 jeszcze bardziej, niż w latach poprzednich. Niezależnie od wspomnianych inwestycji w r. 1935 powstało w Gdyni szereg państwowych i prywatnych, jak naprzykład: domy biurowe firm „Polskarob" i Polskiej Agencji Drzewnej „Paged", mającej swoje składy na Oksywiu, gmach Urzędu Celnego, magazyny firm „Społem" i „Barcikowski". Zamówiono nowe dźwigi dla złomu i drobnicy w porcie. Ludność Gdyni sięga 80 tys. mieszkańców. Tow. Budowy Osiedli nie domy a całe nowe ulice wybudowało w Witominie i Redłowie.

W r. 1935 była otwarta w Gdyni pierwsza wystawa Przemysłowo-Rzemieślnicza dla uwypuklenia wytwórczości krajowej, również staraniem Państwowego Instytutu Eksportowego został z Gdyni wysłany Okręt-Wystawa na Daleki Wschód. Okręt ten w portach Europy, Afryki i Azji był wystawą towarów polskich.

MARYNARKA HANDLOWA.

Tonnaż morskiej marynarki handlowej pod banderą polską w dn. 1 stycznia 1935 r. wynosił 66.098 ton. rej. brutto, t. j. 83 statki, w czem 47 parowców, 8 żaglowców i 28 motorowców.

Na dnia 1 października tonaż ten wzrósł do liczby 101 statków o ogólnym tonażu 86.292 ton.

Tonaż ten zwiększony został przez nabycie przez nowe prywatne towarzystwo żeglugowe „Pionier" statku o 540 t. D. W. i będzie zwiększony z wiosną r. 1936, gdy zostanie wykończony drugi transatlantyk „Batory" (14.294 t. r. b.)

Marynarka handlowa w r. 1935 była bardziej czynna, niż w r. 1934, „Żegluga Polska" uruchomiła nietylko dwa nowe statki „Hel" i „Puck", ale i cały swój tonaż trampowy, który częściowo poprzednio stał na uwięzi, o czem alarmowaliśmy w r. 1934 społeczeństwo.

Wszystkie statki nasze były czynne ba! nawet „Żegluga Polska" zmuszona była pracować zacharterowanemi statkami.

RYBOŁÓSTWO I PRZEMYSŁ PRZETWÓRCZY.

I na tym odcinku postęp. Przybyło dwadzieścia kilka nowych kutrów rybackich, nadających się do dalszych połowów.

Wynik połowów był pomyślny około 12 tys. ton na Bałtyku i 33 tys. beczek śledzi na Morzu Północnem.

Obroty portu rybackiego w Gdyni wynoszą około 40 tys. ton własnych połowów i importu.

W dalszym ciągu rozwija się na wybrzeżu przemysł wędzarniany i konserwowy.

Idziemy naprzód.

RZĄD RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ



Szef Rządu p. premjer Zyndram Kościałkowski



P. inż. Eugenjusz Kwiatkowski, Wicepremjer i Minister Skarbu



Gen. Roman Górecki, Minister Przemysłu i Handlu



Prof. dr. W. Swiętosławski Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego



Czesław Michałowski, Minister Sprawiedliwości

P. Prezydent Rzeczypospolitej dn. 13 października 1935 r. powierzył p. Marjanowi Zyndram Kościałkowskiemu tworzenie nowego rządu.

W skład nowego Rządu weszły następujące osoby pp.: Prezes Rady Ministrów — p. Marjan Zyndram Kościałkowski, Wiceprezes Rady Ministrów i Minister Skarbu — inż. Eugenjusz Kwiatkowski, Minister Spraw Wojskowych — p. gen. Tadeusz Kasprzycki, Minister Spraw Wewnętrznych — p. b. wojewoda Władysław Raczkiewicz, Minister Sprawiedliwości — p. Czesław Michałowski, Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego został mianowany znacznie później (dn. 4.XII 1935 r.) b. rektor Politechniki warsz. senator prof. dr. W. Swiętosławski, Minister Rolnictwa — p. Juljusz Poniatowski, Minister Przemysłu i Handlu — p. gen. Roman Górecki, Minister Komunikacji — p. Michał Butkiewicz, który ustąpił z tego stanowiska i obecnie Ministrem Komunikacji jest p. Ulrych, Minister Opieki Społecznej — p. wojewoda Władysław Jaszczołt, Minister Poczt i Telegrafów — p. Emil Kaliński, Minister Spraw Zagranicznych — p. Józef Beck.



Juljusz Poniatowski,
Minister Rolnictwa



Józef Beck,
Minister Spraw Zagranicznych



Inż. Michał Butkiewicz, Minister komunikacji, który podał się o dymisję

ŻYCIE POLITYCZNE GRECJI



Król Grecki Jerzy II, po 12 latach nieobecności w kraju powrócił na tron, popierany przez Anglję



Generał Kondylis po stłumieniu rewolty Wenicelosa, niedoszły dyktator zmarł



Szef Rządu rojalista Pangjotis Tsaldaris



Były premjer Wenicelos zwolennik republiki, był za rewoltę skazany na śmierć. Obecnie przy wyborach partja jego otrzymała niemal połowę głosów. Król go prosi do udziału w rządach

ŻYCIE POLITYCZNE ANGLJI



Po śmierci króla Jerzego V w Anglji, wstąpił na tron książę Walji jako Edward VIII i kontynuator polityki swego ojca, zwolennik przyjaznych stosunków z Francją i śmielszych posunięć na terenie międzynarodowym. Gwardziści angielscy w charakterystycznych bermycach na głowie wracają z uroczystości pogrzebowych, w których wzięli udział przedstawiciele wszystkich państw świata

KU ZLIBERALIZOWANIU WYMIANY ŚWIATOWEJ

Powojenna Europa, jej liczne państwa i państewka tak poodgraniczały się wzajemnie wysokimi murami ceł, kompensacji, zakazu wywozu dewiz, że już wszystkim u siebie poczyna być ciasno, że poczynają wszyscy rozumieć, że ten egoizm gospodarczy wszystkich przeciw wszystkim, wzrastający nowemi obostrzeniami z miesiąca na miesięc prowadzi do nonsensu.

Stąd też tu i owdzie poczynają wyłaniać się projekty obniżenia tych murów celnych, tych iście chińskich murów w Europie.

Poniżej podajemy raport komitetu Ekonomicznego Ligi Narodów jako głos nader charakterystyczny w tej niezmiernie ważnej sprawie.

Głos ten przytaczamy w ujęciu tej sprawy przez „Polskę Gospodarczą" zesz. 51: „Ostatni raport Komitetu Ekonomicznego Ligi Narodów, który wzbudził tyle zainteresowania swą próbą ujęcia w jedną syntetyczną całość obecnej sytuacji w dziedzinie międzynarodowych stosunków gospodarczych, podnosi bardzo silnie konieczność rozpoczęcia jednocześnie z ewentualną międzynarodową akcją na polu monetarnem takiejże akcji na polu międzynarodowej wymiany towarowej.

Komitet Ekonomiczny reprezentuje widocznie ten sam pogląd, co kierownik polityki traktatowej w Stanów Zjednoczonych, Dyr. Henry F. Grady, który na początku r. b. stwierdził, że „każda umowa z celem stabilizacji walut skazana jest zgóry na niepowodzenie, o ile nie będzie jej towarzyszył powszechny ruch za zniżeniem taryf celnych. Z drugiej strony zagadnienie traktatów handlowych — powiada P. Grady — jest obecnie jeszcze ważniejsze, niż zwykle z uwagi na brak wszelkiej stabilizacji walutowej i jakiejkolwiek formy światowego standartu złota. Właśnie dlatego trudno jest prowadzić liberalną politykę handlową, że istnieje obawa co do możliwości prowadzenia przez poszczególne kraje w drodze obniżania ich walut pewnej formy dumpingu".

Ustaliwszy w ten sposób zupełnie ścisłą łączność pomiędzy zagadnieniem monetarnem i polityczno-handlowem w skali światowej. Komitet Ekonomiczny stawia tezę zasadniczą, iż obecna trudna sytuacja w gospodarstwie światowem nie wynika już z kryzysu (który się sam przez się zakończył), ale wyłącznie z niemożności skoordynowania tych wszystkich wysiłków autonomicznych, jakie czyni każdy kraj zosobna dla utorowania sobie na własną rękę drogi wyjścia z kryzysu. Ujęte w ten sposób zagadnienie wysuwa istotnie na plan pierwszy upowszechnienie owych oderwanych nawzajem od siebie akcyj ratunkowych, a przez to—w jeszcze wcześniejszej fazie — osłabienie tych przeszkód, jakie zbudowała kryzysowa polityka poszczególnych krajów pomiędzy poszczególnemi organizmami gospodarczemi. A to jest właśnie wyłącznie domena polityki handlowej.

Środki, jakich używa obecna autarkja gospodarcza poszczególnych państw, są, jak dobrze wiadomo, nader liczne. Ze wszystkich nich jednak istnieją dwa zasadnicze: cła prohibicyjne i kontyngentowanie przywozu. Komitet Ekonomiczny, przewidując konieczność akcji na terenie polityczno-handlowym równocześnie z akcją ku stabilizacji walut, przeprowadza odrazu analizę dróg postępowania w dziedzinie tych dwóch najważniejszych dziedzin obecnego prohibicjonizmu w handlu międzynarodowym.

Normalnie uważa się cło za mniej, kontyngenty—za bardziej szkodliwe Komitet Ekonomiczny słusznie zauważa, że wynik porównania zależy od stopnia napięcia danego środka ochronnego. Prohibicyjne cło działa ostrzej od liberalnego kontyngentowania przywozu. Dlatego też projekty, jakie już obecnie kursują w niektórych krajach (np. we Francji), aby kontyngentowanie zastąpić wysokiemi cłami, miałyby za wynik nie poprawę, ale pogorszenie sytuacji.

Kontyngenty słusznie uważane były i są przez poszczególne rządy za niewygodniejsze, gdyż — jakkolwiek pozwalają w przeciwieństwie do cła na różniczkowanie pomiędzy groźnemi dla produkcji krajowej konkurentami zagranicznymi i uderzanie silniej tych,. którzy pomiędzy nimi są niebezpieczniejsi — zwiększają jednak bardzo silnie odpowiedzialność rządów za ich wykonanie. „Kontyngenty muszą być dzielone według krajów — powiada opracowanie Ligi Narodów o protekcjonizmie rolnym — i stąd niebezpieczeństwo dyskryminacji. Kontyngenty muszą być oprócz tego jednak dzielone pomiędzy kupców — a kto mówi „dzielone", mówi jednocześnie o opóźnieniach, zamieszaniu, błędach, nadużyciach, monopolach faktycznych, a nieraz i korupcji".

Tak więc wynika z tego, iż, ściśle biorąc, i cła i kontyngenty przedstawiają dla ożywienia międzynarodowej wymiany równe niedogodności. Jest jednak zasadnicza przyczyna, dla której główny wysiłek w dziele poprawy obecnej sytuacji powinienby zostać zwrócony na kontyngenty.

O ile, mianowicie, cło (aby tylko niezupełnie prohibicyjne) pozwala mimo swego istnienia na przywóz i w ten sposób nie znosi, a tylko ogranicza swobodną grę sił we wzajemnem wyrównywaniu się bilansów płatniczych poszczególnych krajów, to kontyngent swem automatycznem i mechanicznem działaniem takie wyrównanie uniemożliwia zupełnie. Albowiem, utrudniając przywóz danego artykułu na dany rynek, i cło i kontyngent wpływają odpowiednio do natężenia ich stosowania na ich ceny. Podczas gdy jednak cło, podnosząc ceny, pozwala jednak sprzedawać zagranicznemu producentowi na danym rynku, a przez to samo pozwala krajowi tego producenta płacić jego towarem zadłużenie tego kraju, pokrywać koszt przywozu towarowego, koszt wyjeżdżających turystów, transportów i t. d. i t. d., kontyngent wszystkiego tego nie pozwala. W rezultacie z punktu widzenia równowagi gospodarczej w skali międzynarodowej groźny jest on o wiele bardziej od każdego nieprohibicyjnego cła.

Komitet Ekonomiczny, stwierdzając te prawdy, podnosi jednak, że cło wysokoprotekcyjne — chociażby nie było nawet zupełnie prohibicyjne — stosowane przez wielki kraj wierzycielski, i to z tytułu zarówno finansowego, jak i handlowego (dodatni bilans handlowy), jest równie albo i bardziej szkodliwe dla równowagi międzynarodowej od kontyngentów. Komitet nie waha się wskazać wyraźnie na Stany Zjedn., których protekcyjna polityka celna przyczyniła się bardzo do obecnego położenia w dziedzinie wymiany międzynarodowej.

Ale to jeszcze nie wszystko. Pomijając już ów specjalny wypadek Stanów Zjedn., stwierdzić trzeba. iż samo tylko zniesienie kontyngentów (jako głównie szkodzących odbudowie równowagi międzynarodowej) jest niemożliwe z uwagi na różnolitość w stosowaniu przez poszczególne kraje owych dwóch instrumentów protekcji, jakiemi są cła i kontyngenty. Mogłoby się zdarzyć, iż kraj, który poszedł w protekcji swej drogę kontynentów, a naskutek jakiejś akcji międzynarodowej zgodził się na ich zniesienie, znalazłby się wobec istniejących nadal na głównych rynkach zbytu dla jego własnych towarów barjer celnych. Innemi słowy, Komitet Ekonomiczny stawia tezę. iż równocześnie ze zniesieniem kontyngentéw musiałoby dojść do obniżki niektórych zbyt wysokich barjer celnych.

Komitet Ekonomiczny zdaje sobie sprawę, że tego rodzaju posunięcie przedstawia olbrzymie trudności w wykonaniu. Dlatego też, zdaniem jego, musiałoby być ono *stopniowe* — zarówno pod względem stosowanych środków, jak i zakresu terytorjalnego w początkowem jego działaniu (porozumienie pomiędzy krajami, „złączonemi nawzajem stosunkami finansowemi, turystycznemi, transportowemi i t. d."). Ale nawet i w tym wypadku Komitet przewiduje, że tego rodzaju inicjatywa wywołałaby gwałtowny opór zainteresowanych sfer gospodarczych, które poczęłyby przedstawiać swym rządom argumenty contra, „powstałe w większości z dobrych chęci, a których słabość zasadza się przedewszystkiem w tem, że opierają się na położeniu dzisiejszem, a nie na tem, które może się wytworzyć jutro pod wpływem polityki ekspansji gospodarczej". I tutaj właśnie następuje apel do rządów, by wykazały — w celu zatrzymania świata na równi pochyłej, po której się stacza — „bardzo wysokie poczucie swej odpowiedzialności, wiele stałości i dobrze ugruntowaną decyzję niezezwolenia na to, aby najgodniejsze nawet uznania interesy jednostkowe sparaliżowały dzieło, niezbędne dla interesów narodu". Godne zaznaczenia jest, iż Komitet Ekonomiczny, pojąwszy już dawno konieczność uregulowania zadłużenia międzynarodowego spłatą towarami, kieruje swój apel przedewszystkiem do rządów państw wierzycielskich.

Tym zaś, którzy przeciwstawialiby programowi temu groźbę nagłego pogorszenia się położenia gospodarczego w danym kraju, słusznie odpowiada Komitet zgóry, iż „powinni być przekonani, że bez względu na rozmiary wątpliwości, wynikających z takiego posunięcia, nie są one mniejsze od niebezpieczeństw, wynikających z przedłużania się kryzysu".

Jakie mogą być jednak gospodarcze skutki zliberalizowania w ten sposób obrotów handlowych? Pod tym względem Komitet Ekonomiczny daje wysoce interesującą hipotezę co do kształtowania się cen w skali światowej. Komitet Ekonomiczny uważa, iż przyszły poziom cen w skali światowej kształtować się będzie raczej bliżej poziomu cen „złotych" w krajach dewaluacyjnych, niż cen tych w krajach „złotych" i krajach o ograniczeniach dewizowych. Powiadamy — bliżej, gdyż Komitet przypuszcza, iż kraje, jak je nazywa on, „dotychczas zbyt dobrze zamknięte" przez zniesienie czy osłabienie swej protekcji i zwiększenie zakupów w krajach dewalu-

acyjnych oddziałałyby również na zwyżkę cen (w złocie) w tych właśnie krajach. W ten sposób właśnie, zdaniem Komitetu, ustalać się powinna równowaga cen w skali światowej po ostatnim jej wstrząsie.

Dopiero po odzyskaniu tej równowagi— przepowiada Komitet Ekonomiczny — „odbudowa jednoczesna porządku w zakresie pieniądza, wznowienie wymiany, obfitość złota w rozporządzeniu świata (w 1934 r. wynosiła ona ok. 67 miljd. fr. szwajc. na obieg nie wyższy niż 98 miljd., podczas gdy w 1929 roku wynosiła ona 66 miljd. i wystarczała na obieg 116 miljd.), wejście do obiegu kapitałów błądzących i stezauryzowanych, obniżka stopy procentowej, wznowienie kredytu, odbudowa transportów, turystyki, wyzwolenie się inicjatywy jednostkowej, odrodzenia się zaufania — miałyby prawdopodobnie jako skutek wzrost spożycia i popytu, które wyraziłyby się zwyżką cen, rozciągającą się na wszystkie rynki".

Wynikałoby z tego wszystkiego, iż Komitet Ekonomiczny Ligi oczekuje kroków dla zliberalizowania obrotów międzynarodowych od krajów „złotych" i krajów o ograniczeniach dewizowych. Uważa on, oczywiście, iż jednocześnie kraje te musiałyby uzyskać gwarancję natury monetarnej ze strony państw dewaluacyjnych (stabilizacja)".

m.

B I B L J O G R A F J A

„EPIGRAMATY" EOS. WARSZAWA 1936. Znany i wybitny pedagog, ukrywający się pod pseudonimem „EOS", ogłosił drukiem przeszło tysiąc epigramatów.

Epigramatem zwykliśmy nazywać krótki, dowcipny wiersz. Epigramaty Eos'a niektóre są b. dowcipne, skondensowane, posiadające zestawienia myśli i rymy błyskotliwe, nieoczekiwane a jedyne w swoim rodzaju.

Wszystkie ujęte są w czterowiersze. Każdy taki czterowiersz-epigramat stanowi odrębną, rozwiniętą i zamkniętą w ciasnych ramach tych czterech wierszów — myśl. Epigramaty ułożone są w książce jako rzędne szeregi pokrewnych tematów i jako skarbnica tematów są bezcennym materjałem dla pedagogów, szukających różnych tematów dla swych uczniów do opracowania.

„Epigramaty" wydane są b. starannie na grubym matowym papierze w solidnej płóciennej oprawie.

DJABEŁ NA MAZURACH" — EMILJA SUKERTOWA-BIEDRAWINA- DZIAŁDOWO 1936. Redaktorka „Gazety Mazurskiej" i „Kalendarza Mazurskiego" p. Emilja Sukertowa-Biedrawina, rozmiłowana w badaniu, w zbieraniu legend ludowych dawnej Polski i tych faktów dziejowych, z którymi te legendy są związane, opublikowała w prasie szereg artykułów na temat kultury i baśni staromazurskich, na temat dziejów zamków nadprądnikowych, względnie w postaci książek: „Zamek w Ojcowie, „Legendy Mazurskie", Legendy Nadprądnikowe" i t. p.

W r. b. ukazała się jej uiezmiernie barwnie napisana praca p. t. „Diabeł na Mazurach w bajkach i podaniach". Jestto zbiór podań „mitów mazowieckich" o Złem kosmicznem, o tem jak upersonifikowana idea tego Zła ujmowana bywała przez temperament i światopogląd Mazurów pomorskich.

Trudno przytaczać tu te liczne legendy. W legendach tych występuje kilka typow czartów: najpopularniejszy jest czart głupi, poczciwy, sprawiedliwy, dotrzymujący słowa. drugi typ często spotykany — to czart kuszący, trzeci — to lubujący się w wyrządzaniu krzywd — szatan.

Znamiennem jest. że spółcześni Mazurzy czarta nazywają Kołbogiem, jest to zdemonizowany, czyli strącony do roli czarnego ducha dawny biały bóg, jedno z wcieleń względnie nazw tego białego Boga — boga Koła, boga słońca, boga dobrego.

Takich bogów strąconych ze szczytów nieba, z przestołów słonecznych, wszechwładnych, przez chrześcjaństwo znamy więcej: zdemonizowane słowa „poczwara", „baba", „dydko", któremi dziś matki straszą dzieci, dawniej oznaczały czterotwarzowego boga Światowida, macierz - ziemię darzącą urodzajem, „didów" „didko" — wielki kult, jakim otaczaliśmy naszych umarłych przodków.

Legendy te mają pewne pierwiastki irracjonalne baśniowe niespotykane w żadnych krajach, mitologjach, religjach naprz. zakochany młodzieniec, który zwycięża milczeniem wielogłowe zło, zasypujące go ze wszech stron pytaniami.

Z legend tych przeziera wiara we wszechmoc ludzkiej myśli twórczej, ludzkiego genjuszu, dzięki któremu człowiek jest zdolen przezwyciężyć zło wszechświata, djabeł dzięki odważnym ludzkim „sposobom", „pomysłom", „dowcipom", „uchwytom rzeczywistości", zwykle bywa wyprowadzony w pole.

REGULARNA KOMUNIKACJA POLSKA Z POŁUDNIOWĄ AMERYKĄ

Emigracja polska znacznie się skurczyła wobec zamknięcia granic wszystkich prawie krajów, a jeżeli dziś jeszcze istnieje to kieruje się przedewszystkiem na rynki południowo-amerykańskie. To też „Gdynia— Ameryka", Linje Żeglugowe S. A." postanowiły uruchomić z dniem 28 lutego 1936 stałą żeglugę pasażersko-towarową z Gdyni do portów Południowej Ameryki. Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires i Victoria.

Stałą komunikację na nowej linji pełnić będzie po gruntownym remoncie i dokonaniu szeregu zmian i ulepszeń do podróży południowych S/S „Pułaski" o pojemności 6.345 t. b. przeniesiony z linji północnoamerykańskiej.

Od rejsu inauguracyjnego w odstępach dwumiesięcznych będzie regularnie odpływał z Gdyni S/S „Pułaski do portów Południowej Ameryki.

NOWOŻYTNE WALKI
O ZMIANĘ DOTYCHCZASOWEGO POSIADANIA KOLONJI

Miesięcznik angielski *„The Crown Colonist"* zawiera w numerach grudniowym i styczniowym niezmiernie ciekawy artykuł oraz listy znawców spraw kolonjalnych w Angji na temat znamiennego oświadczenia *p. Herberta Morrisona*, członka Labour Party, który podczas swego wyborczego przemówienia w Brighton powiedział:

Kolonje brytyjskie winny być przekazane Lidze Narodów w celu administrowania niemi systemem mandatowym, kontrolowanym przez samą Ligę.

Odpierając to oświadczenie pismo przytacza przemówienie *p. Malcolm MacDonalda*, b. sekretarza stanu dla kolonji w rządzie premjera Baldwina, który stwierdza, że podobne oświadczenia przynoszą kolonjom dużą szkodę, gdyż wytwarzają w nich stan niepewności i hamują normalny rozwój tak polityczny, jak ekonomiczny i oświatowy. Ludności kolonjalnej nie można traktować jak ruchomości, któremi możnaby dysponować, nie pytając się o jej zdanie.

Natomiast za ponownem zbadaniem kwestji mandatów i za nadzorem przez Ligę Narodów bytu tubylczej ludności terytorjów kolonjalnych oświadczył się *Lloyd George*.

Autor artykułu — podnosi dalej, że ludność Imperjum jest silnie przywiązana do Korony Brytyjskiej i że bez woli tej ludności nie może być mowy o przekazaniu zarządu nad nią innemu państwu lub organowi międzynarodowemu. Zresztą proces przekazywania władzy nad terytorjami kolonjalnemi już się rozpoczął w niektórych krajach Imperjum, jak np. na *Cejlonie, w Transjordanji*, gdzie albo istnieje już daleko posunięty samorząd, albo też dany kraj jest pod mandatem wykonywanym przez W. Brytanję z ramienia Ligi Narodów. *Irak*, który był dawniej pod mandatem brytyjskim, jest obecnie samodzielnym członkiem Ligi Narodów. Cały szereg krajów będących w orbicie Imperjum Brytyjskiego stanowi protektoraty, gdzie właściwy zarząd wykonywany jest przez samych tubylców. Niektóre terytorja w Afryce i wśród wysp Oceanu Spokojnego zwróciły się same do Rządu Brytyjskiego o objęcie nad niemi opieki. Jeżeli idzie np. o kraje będące pod opieką Korony Brytyjskiej w Afryce Zach., to został tam wprowadzony eksperyment *„zarządu pośredniego"*. Administracja brytyjska zarządza krajem (tymczasowo), aż do czasu osiągnięcia przez tubylców takiego stopnia rozwoju, który pozwoli na samorząd. Podobny stan istnieje i w Afryce Wschodniej.

Jak pismo podaje, W. Brytanja *nie uważa kolonji, będących pod jej opieką za swą własność, lecz za spełnianie mysji opieki względem ludności tubylczej tych krajów*. Pismo jest zdania, że W. Brytanja jako mocarstwo kolonjalne wskazuje drogę innym narodom i że jej doświadczenie w administracji kolonjalnej jest dawniejsze i wszechstronniejsze, niż jakiegokolwiek innego narodu.

W. Brytanja ma obowiązki nietylko wobec ludności tubylczej w kolonjach, ale także wobec swojej własnej ludności w Metropolji. Odpowiedzialności względem obydwu ludności nie powinny być sobie sprzeczne, ale winny uzupełniać się wzajemnie.

Z opinji wybitnych znawców spraw kolonjalnych W. Brytanji, skierowanych do redakcji wspomnianego wyżej pisma na temat oświadczenia p. Morrisona, wspomnieć należy o liście *Sir Hesketh Bell'a*, b. gubernatora wyspy *Mauritius* i b. urzędnika brytyjskiej administracji w wielu kolonjach. Sir Hesketh uważa, że chociaż główne mocarstwa kolonjalne zupełnie nie są gotowe do przyjęcia propozycji tego rodzaju, jak wysunięta przez p. Morrisona, *to jednak niema wątpliwości, że wcześniej lub później coś musi być dokonane, aby wszystkim krajom zapewnić swobodną dostawę i w ilości dostatecznej tych zasadniczych surowców, które można znaleźć tylko w krajach tropikalnych.*

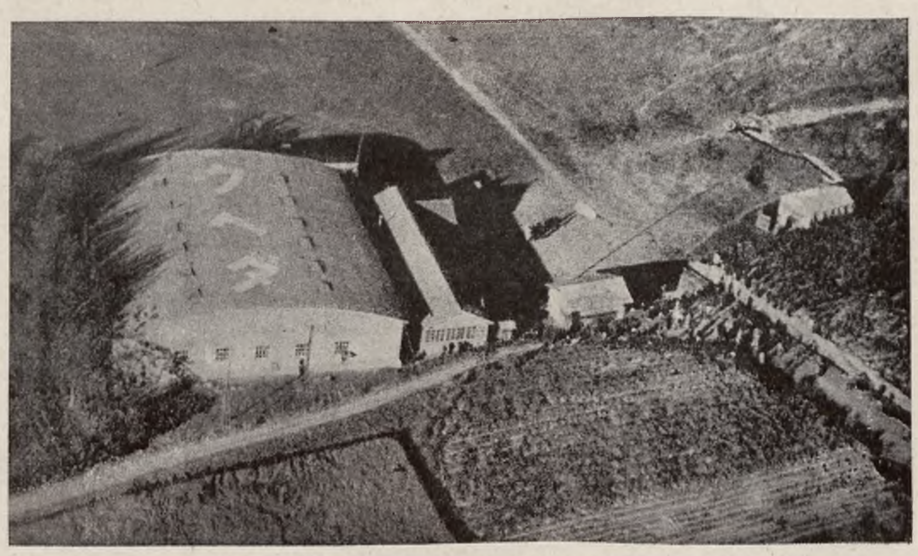
Powyższe głosy świadczą, że w sprawach *rewizji obecnego stanu posiadania kolonjalnego, zabierają głos poważni znawcy nietylko spraw kolonjalnych, ale i polityki międzynarodowej.*

NIEMIECCY INSTRUKTORZY LOTNICTWA W JAPONJI



„Münchner Illustrierte Presse"

Niemieccy instruktorzy uczą japończyków latania na szybowcach



Japońska szkoła lotnicza w Ueba (Japonja)



Krajobraz abisyński, góry, śród nich gdzieniegdzie szachownice pól, brak bitych dróg, ścieżki, bezdroża



Abisyńczycy zbudowali na zboczach gór liczne forty, podobne do okrągłych chat abisyńskich. Pod strzechą słomianą są stalowe pancerze i nowożytne karabiny



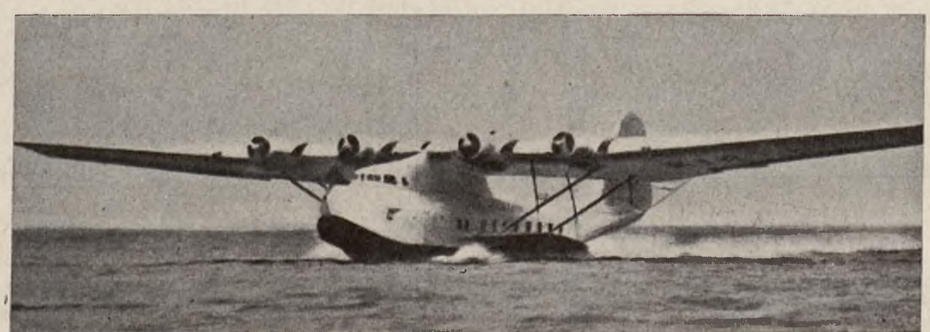
Nowy naczelny dowódca sił zbrojnych włoskich w Abisynji marszałek Badogljo odbiera raport

Z WOJNY WŁOSKO-ABISYŃSKIEJ (PATRZ ART. „ŚWIATOWA POLITYKA MORSKA")



Ambulans z rannymi żołnierzami włoskimi w drodze z pola walki do szpitala

LINJA LOTNICZA NAD PACYFIKIEM



Czteromotorowy samolot „China Clipper" o sile 2000 CV przebywa 5000 kilometrów nad Oceanem Wielkim z szybkością przeciętną 255 klm. na godzinę, z 12 pasażerami i 5 ludźmi załogi

DALSZA ROZBUDOWA MARYNARKI HANDLOWEJ STANÓW ZJEDNOCZONYCH

Według ostatnich obliczeń światowy tonaż statków unieruchomionych zmniejszył się do 5,5 milj. ton w porównaniu do 8 milj. ton w r. 1934 i 12 milj. ton w r. 1933. Spadek ten należy tłumaczyć częściowo przeznaczeniem statków na rozebranie na szmelc, a głownie uruchomieniem poważnej ilości statków towarowych. Ogólny spadek tonażu okrętów nieczynnych w Stanach Zjednoczonych wynosił w ostatnim roku sprawozdawczym (kończącym się dnia 30 czerwca) tylko 13 proc., co przedstawia znikomą ilość w porównaniu do procentu spadku w Anglji—44 proc., Francji 36 proc., Niemiec 41 proc. i Włoch 35 proc.

Również w rozbudowie floty handlowej świata Stany Zjednoczone zostały poważnie wyprzedzone przez Anglję i Japonję. Według zestawienia „Lloyds Register of Shipping" w ostatnim roku zarejestrowano 280 nowych statków handlowych, wynoszących ogółem 735,314 ton, i 167 statków, pozostających w stoczniach świata, o pojemności 929.038 ton, z czego na Anglję i Irlandję przypada 532,348 ton, reszta zaś — 396,690 ton — na inne kraje.

Równocześnie z postępującem ożywieniem w handlu zagranicznym Stanów Zjednoczonych daje się zauważyć od 1934 r. powolny wzrost w budowie nowych statków. W przewidywaniu dalszego rozwoju morskich obrotów towarowych amerykańskie sfery gospodarcze kładą obecnie duży nacisk na rozbudowanie i ulepszanie marynarki handlowej.

Według ostatnich sprawozdań marynarka handlowa Stanów Zjednoczonych liczy ok. 24.900 statków o pojemności 11,335,000 ton brutto, w czem 438 statków, o pojemności 2,330,000 ton, przeznaczonych do służby na „Wielkich Jeziorach", 346 statków o pojemności 2,406,000 ton do przewożenia nafty i 228 statków nieczynnych, o pojemności 1,360,000 ton. Do rzędu statków nowoczesnych zaliczyć należy tylko 44 okręty pasażerskie, 7 statków towarowych i 30 do przewożenia nafty. Obecnie w dokach amerykańskich buduje się 50 statków towarowych, które mają być wykończone w terminie do 1938 r. włącznie. Ogólny koszt budowy tych statków wyniesie 250 milj. dolarów.

Jak wynika z powyższego, przeszło 1.000 statków jest zatrudnionych w morskim handlu zagranicznym, reszta w handlu przybrzeżnym i wewnętrznym.

Przeważna ilość amerykańskich morskich statków handlowych pochodzi z czasów wojny światowej, a tem samem pod względem jakości ustępują one miejsca nowym statkom Anglji i Japonji. Podczas gdy Japonja w ostatnich latach powiększyła znacznie swą flotę handlową statkami nowej konstrukcji, o szybkości 18 i 19 węzłów, to Stany Zjednoczone zrobiły w tym kierunku bardzo mało. Taki stan rzeczy zaczyna zagrażać poważnie dalszemu zatrudnieniu statków amerykańskich w handlu na Pacyfiku i wymaga szybkiej pomocy finansowej ze strony Rządu federalnego, mającej na celu taką rozbudowę nowoczesnej marynarki handlowej, aby była zdolną wytrzymać konkurencję statków zagranicznych i obsługiwać *conajmniej 50 proc. własnego* morskiego handlu zagranicznego. W przeciwnym razie, z końcem 1941 r. Stany Zjednoczone będą posiadały około 90 proc. okrętów starej daty, co wpłynie ujemnie na udział flagi amerykańskiej w ogólnym rozwoju handlu morskiego.

Na Zjeździe „The Merchant Marine Conference" problem ten był szeroko dyskutowany, w wyniku czego przyjęto szereg uchwał, mających na celu przeprowadzenie pewnych zmian w obecnej morskiej polityce handlowej Stanów Zjednoczonych.

Z uwagi, iż akcja odnośnych władz federalnych w kierunku właściwego kierowania interesami amerykańskiej floty handlowej jest dotychczas zbyt powolna, polecono przedłożyć rządowi prośbę ustanowienia specjalnej instytucji, któraby, niezależnie od istniejących już departamentów, mogła skuteczniej wykonywać swe funkcje według zrewidowanego amerykańskiego ustawodawstwa morskiego. Omawiane ciało wykonawcze w łonie rządu federalnego, według zaleceń Konferencji, winno się składać conajmniej z trzech osób, posiadających możliwie najlepszą znajomość obecnych zagadnień morskiej polityki handlowej.

W rezolucjach, przyjętych przez Konferencję, podkreślono potrzeby: wyznaczenia specjalnych funduszów na rozbudowę floty handlowej, uchwalenia ustawodawstwa kompensacyjnego dla załogi okrętowej, ratyfikacji przez Rząd „Międzynarodowej Konwencji dla Bezpieczeństwa Życia na Morzu" z roku 1929, zmiany kontraktów na przewóz poczty według przyszłych zaleceń Kongresu.

Udzielanie pomocy finansowej dla właścicieli okrętów, zaangażowanych w handlu zagranicznym, uważane jest za konieczne z następujących przyczyn: a) koszta, połączone z budową nowych statków w Stanach Zjednoczonych, są znacznie wyższe, aniżeli zagranicą; b) operowanie i utrzymywanie statków pod flagą amerykańską, również pociąga za sobą większe koszta, w porównaniu do statków zagranicznych; c) większość amerykańskich statków towarowych musi być zastąpiona, w czasie możliwie najbliższym, statkami nowemi o większej szybkości".

Dane te przytoczone są przez Dr. S. w „Gazecie Polskiej" z 12.I. r. b.

S T E F A N   P I E C H O W S K I

W noc sylwestrową, kiedy świat witał rok nowy 1936, zmarł Stefan Tadeusz Piechowski; wobec rodziny własnej—kochany małżonek, ojciec, brat, stryj, wujaszek, dziadek; wobec Polski — jej nieodrodny syn, sprawujący dzielnie, póki sił starczyło różne odpowiedzialne czynności na poczestnych szczeblach hjerarchji społecznej.

Posiadał wielu, wielu przyjaciół śród ziemian b. Kongresówki, wielu krewnych w mławskiem, płockiem, lipnowskiem, na Pomorzu i liczne rodzeństwo, z którego już zabrakło między nami znanego art. mal. Wojciecha, poety-rolnika Stanisława, ziemianina z Nosarzewa Władysława.

Stefan Piechowski był jedną z tych niezwykle sympatycznych, indywidualnych, wyrazistych postaci starszego pokolenia, które, choć odeszły—zostawiają niezatarte wspomnienie: świetły, kochający i znający nadewszystko Polskę, Polską ziemię, niezwykle gościnny, towarzyski, przyjacielski, jak każdy Mazur optymista, wysoce uspołeczniony, przywiązany do życia rodzinnego, kochający swoją zacną żonę i swoje dzieci: córkę Elżbietę, małżonkę inż. Stefana Krupińskiego i syna Michała przemysłowca.

Jako syn ziemian Stefan Piechowski urodził się dnia 13 sierpnia 1862 r. w majątku Nosarzewo - Borowe pow. Mławski, ziemi Płockiej, z ojca Michała i matki Elżbiety z Rudzińskich. Nauki początkowe pobierał w domu, w roku 1873 został umieszczony w szkole prywatnej Biernackiego w Płocku, w roku 1875 zdaje egzamin do rządowego gimnazjum filologicznego w Płocku, które



S. p. Stefan Piechowski

ukończył w roku 1883. W tymże roku wstępuje na Uniwersytet Warszawski na wydział prawny. W r. 1887 powraca na wieś, gdzie gospodaruje przy Ojcu i odbywa praktykę rolną. W roku 1898 nabywa maj. ziemski Marjanowo, pow. Mławski, w którym gospodaruje do roku 1918. W r. 1903 żeni się w Warszawie z Michaliną Holc, córką po ś. p. mecenasie. Od roku 18?8 zajmuje stanowisko delegata w Towarzystwie Kredytowym Ziemskiem na powiat Mławski, oraz od roku 1907 jest mężem zaufania (delegatem) dla szacowania szkód gradowych w Ziemiańskiem Tow. Wzajemnych Ubezpieczeń od gradu „Ceres". Nadto w roku 1912 zostaje wybrany przez ziemian b. guberni płockiej na radcę do Dyrekcji Głównej w Towarzystwie Kredytowem Ziemskiem. Wybór ten jednak przez ówczesnego generał-gubernatora nie został zatwierdzony, a to z powodu nieprawomyślnej wobec rządu rosyjskiego działalności w r. 1905, w którym to został osadzony w więzieniu. W roku 1916 przez ziemian powiatu mławskiego był powołany do zarządu powiatowej komisji rejestracji strat wojennych.

W roku 1918 po sprzedaży maj. Marjanowo przenosi się na stałe do Warszawy, gdzie obejmuje stanowisko inspektora w ziemiańskiem Wzajemnem Towarzystwie Ubezpieczeń „Snop". Po ciężkiej chorobie w roku 1930 ustępuje z zajmowanego stanowiska, żyjąc w ścisłym gronie ukochanej przez siebie rodziny, służąc na każdym kroku każdemu życzliwą i świetlą radą i sercem.

Zmarł, po krótkich cierpieniach w wieku lat 73 i jako katolik pochowany został na cmentarzu Powązkowskim w Warszawie. Na uroczystości pogrzebowe przybyła liczna rodzina, krewni zmarłego z Warszawy i odległych zakątków kraju i przyjaciele. Śród przedstawicieli instytucji i domów, z którymi łączyły zmarłego najbardziej zażyłe stosunki, byli obecni: pp. Wanda Dzierzbicka, Stanisław i Karolowa Reinhardt z Szydłówka, Ciborowski, Kwasieborski, Borejszowie, Mieczyński, Szmytkowie i inni. Z rodziny: Piechowscy, Krajewscy, Spiechowscy, Gąssowscy.

W A L K A   O   K O L O N J E



Prezes Niemieckiego Związku Kolonjalnego gen von Epp przemawia na wielkiej manifestacji w Hamburgu, zwołanej pod hasłem: Niemieckie prawo do kolonji (patrz artykuł „Światowa polityka morska")

RADOSŁAW KRAJEWSKI

STWORZENIE WSZECHŚWIATA

(WEDŁUG POJĘĆ NASZYCH POGAŃSKICH PRZODKÓW)

JESSE

Nim pierwszym gromem moce czynią kresę
Ognistą przez chmur czerniawę i granat,
Nim imię Słowian wykwitnie ze słońca,
Pierwsze mysterjum tajemnic Porońca,
Nim, nim to wszystko się stało, jest Jesse
— Byt bez postaci, początku i końca.

ŚWIAT BYTU

Przejrzy się Jesse sam w biernej swej szerzy,
Niby w zwierciadle przejrzy kryształowem.
Więc czynną szerzą w nią, Słowem uderzy
Swem światotwórczem uderzy w nią Słowem.
Wtedy z Jessego się wznieci najszerszy
Z prabytu-Jessego się wznieci
Onen Świat Bytu — śród Światów Swiat pierwszy
Śród Światów Świat pierwszy w wszechświecie.

ŚWIAT BOGÓW

Kiedy Świat Bytu spojrzy w swe śreżogi,
Słowem znów derzy w trwań onych wichury,
Powstaną pierwszych praw prawa — bogi,
Czyli ze Świata pierwszego Świat wtóry.

Nic wtedy niema wzniż i u zenitu,
Ni wokrąg bogów, nic krom Świata Bytu,
A wszystkie Świata onego potęgi
Są jako sprzeciw bogom i tajnicą,
Więc wojną pójdą bogi w wyższe kręgi.
Więc tysiącleci bezmiar wojna owa
Trwa, bo bogowie strąceni odnowa
Wstają i krzyczą wulkannemi błyski
W wyżnie swe hasła, niby w semaforach,
Więc we Świat Bytu, jak żagwne pociski,
Lecą po modrych i czarnych przestworach.
Bogi o słowo walczą, lecz nie chwycą
We Świecie Bytu tej Słowa tajnicy,
Więc walk zmorzone zawrotnemi wiry,
Walką straszliwą zmorzone,
Będą we Świata własnego nadiry
Strącone.

Wszak jest Światowid, bóg pomiędzy bogi
Najmłodszy, smukły i o włosach płowych,
Ten jeden tylko, choć bóstw jest tłum mnogi,
Szczęśnie zdobędzie w Świecie Bytu Słowo.
Słowo: więc owe światotwórcze moce,
Słowo: więc w Świecie Bytu tę ostoję,
Na której stanie, niby na opoce.
I ten Swiatowid będzie zwan Bielbogiem,
Będzie rozliczne miał wcielenia swoje,
Jak Kuślarz, Darzbóg, Perun lub Łada,
I w nich się będzie Bielbóg wypowiadał.

Inni zaś liczni bogowie rozliczni,
Co w Świecie Bytu nie zdobyli Słowa,
Pod władzą boga Moruny zostaną.
Moruna zyska Czernoboga miano.
Moruna, jako najstarszy śród braci,
Władzę nad bogi w swoje ręce chwyta
I w nowe Swiaty wszechświat rozbogaci,
I wiele chwały i sławy mu przyda
Dzięki pomocy brata-Swiatowida.

ŚWIAT DUCHÓW

Minie niejedno znów miljardolecie,
Aż przejrzy w sobie się ta bogów rzesza,
Pojmie postaci swych biernych bogactwo.
Więc Bielbóg Słowem znów w tę bierność derzy,
Wstają stadami, polotne jak ptactwo,
Najrozliczniejsze duchy śród bezbrzeży,
Znów nowy szerzy się Swiat we wszechświecie,
To jest Swiat Duchów, śród Swiatów Swiat trzeci.

Zamiecią wieją te Duchów zamiecie,
Rozkoszmarzone w różnokształtne gwazdy,
Aż w Swiecie Bogów i w Jessego Swiecie
Opór poznają: Hip, hip, hip, ura!
Nuże na Swiaty te czynić najazdy.

Że różnych Bogów chuć ich porodziła,
Że przeto różnej poddani są karmie,
A karmę zawsze łamie pragnień siła.
Że stąd pragnienia ich są różnokłonne,
Z Swiatów tych różne zdobycze połonne
Niosą i rany głębokie, śródłonne,
Więc się rozdzielą w hjerarchje i armie.

Rzesza Duchów, z Bielboga poczęta,
Pod bielbożemi nadal służy znaki,
Są tu Sudice, Ohlas, Ubożęta,
Są Swiezdy, owe wojska kuślarzowe,
Przez drogi mlecznej prowadzone szlaki,
Są Żywiołaki, Żywioły, Jaźniaki.
Zaś inne Duchy rodem czernoboże,
Hjerarchję własnych zastępów w pomroce
Możniej rozwiną w Księstwa, w Państwa, w Moce,
W lute Stwoliny, Olbrzymy i Chworze.

Inni bielboży tudzież czernoboży
Duchowie, co się walką wyczerpali.
Teraz skuleni w sobie, zesmętniali,
Jak obumarli, zalegli przestworze.
O któż do nywych wzlotów ich zapali...

ŚWIAT CIELESNY

Wówczas to czynne Duchy bielboże
Derzą w tych biernych Duchów okole.
Patrz; w dyby biorą, w najtwardszą niewolę.
Patrz: z tych niewolnych Cielesny Swiat tworzą.
Patrz: teraz, teraz dopiero zaświeci
Zodjak i wkrąg się przestrzeń rozplaneci,
Powstają morza, wulkanne łańcuchy,
Zacząłek Swiata, w którego dziś ruchy
Astronomowie patrzą i poeci.

RADOSŁAW KRAJEWSKI

BOŻE NARODZENIE

W OBRZĘDACH DAWNYCH SŁOWIAN POGAŃSKICH

Skał i posągów przestronna ulica,
Od świerków zieleniejąca,
Wiedzie w Darzboga barwioną świątnicę,
Barwioną w promienie i słońca.

Z najdalszych słobód, opól, okolnicy,
Gdzie siedzą sioła bezładne,
Już na obrzędy ściągają pątnicy,
Na te obrzędy koladne.

Czeka na wołchwa znak chór i muzyka,
Muzyka huczna, swadziebna,
Lutnie, piszczale, sopiele, gęśliki,
Bębny i dudy gędziebne.

Dziś dzień nad nocą przewagę zdobędzie.
Nie dzień, lecz noc się umniejszy.
Od dzisiaj coraz dzień dłuższy będzie,
Dłuższy i coraz jaśniejszy.

Bóg-Słońce-Darzbóg mrokę przemoże,
Odrodzi się jasny hospodzin...
Niechaj się święci Narodzenie Boże,
Rocznica słonecznych narodzin.

Słońce wschodzące wzdłuż świętej ulicy,
Wzdłuż długiej drogi bóstw różnorogich,
Rzuca swój pierwszy promień ku świątnicy
Na idoł kamienny Darzboga.

Z radośnieńskiemi głosy, rozgłosy
Zażegły witezie, dziewice
Krągłych, jak słońce, kół wozowych stosy,
Stosy sycone żywicą.

W grudniu, mienionym ongi „kołożegiem" [1],
Od „kół" Koladą zwaną lub Kolędą
Pieśń ku czci Słońca, co wschodzi nad śniegiem,
Rzesze słowiańskie teraz śpiewać będą:

Darzbóg się rodzi, moc wszelka truchleje,
Bielbóg niebiosów wstaje obnażony,
Ogień zakrzepnie i blaskot ściemnieje
Przed jego likiem rozpromienionym.

---

[1]) Grudzień od palenia kół ku czci słońca u Bułgarów zwany jest „kołożegiem".

POZNAŃSKIE ZIEMSTWO KREDYTOWE

Poznańskie Ziemstwo Kredytowe (powstałe w roku 1821 pod nazwą „Towarzystwo Kredytowe Ziemskie dla Wielkiego Księstwa Poznańskiego") jest osobą prawną, prawa publicznego i ma swą siedzibę w Poznaniu, w gmachu własnym przy Al. Marszałka Piłsudskiego 13. Działalność Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego obejmuje obszar województw: Poznańskiego, Pomorskiego i Śląskiego.

Pożyczki hipoteczne są wydawane w listach zastawnych na nieruchomości ziemskie w wysokości do 50% szacunku ustanowionego przez Ziemstwo na podstawie przepisów, zatwierdzonych przez Ministra Skarbu. Pożyczki Ziemstwa są zapisane w księdze gruntowej jako pierwsza hipoteka przed wszelką inną wierzytelnością hipoteczną. Listy zastawne Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego posiadają wszelkie prawa papierów o pupilarnem bezpieczeństwa. Wszyscy członkowie (stowarzyszeni) Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego odpowiadają za wszelkie jego zobowiązania nietylko obciążoną nieruchomością, ale także osobiście wszelkim innym majątkiem. Obecnie są w obiegu:

1) 4% listy zastawne konwersyjne złotowe,
2) 4½% listy zastawne złotowe serja L.,
3) 4½% listy zastawne złotowe w złocie serja K. z roku 1933.

Kupony od wszystkich trzech rodzajów listów zastawnych płatne są 2 stycznia i 1 lipca każdego roku. Wszystkie te papiery są dopuszczone do oficjalnego handlu i urzędowego notowania na giełdzie pieniężnej w Poznaniu i mogą być przyjmowane przez władze państwowe i samorządowe, jako też przez osoby prawne i fizyczne na wszelkiego rodzaju kaucje, wadja i inne zabezpieczenia.

1) 4% *listy zastawne konwersyjne* powstały z konwersji przedwojennych i wojennych emisji niemieckich listów zastawnych markowych, które na zasadzie ustawy z dnia 14 maja 1924 r. zostały zamienione na obligacje złotowe. Stare hipoteki markowe zostały przemienione na nowe wyrażone w złotych. Umorzenie listów zastawnych rozpoczęło się 1 lipca 1925 r. i będzie trwało do 1 stycznia 1981 r.

2) 4½% *listy zastawne złotowe serja L.* umarzalne w ciągu okresu amortyzacyjnego, najpóźniej jednak z dniem 31 grudnia 1987 r. pochodzą:

a) z 4½% listów zastawnych złotowych serji K z r. 1933 wydanych w miejsce 6% listów rentowych żytnich z r. 1923 przeliczonych po zł. 15,17 za 1 kwintal żyta,
b) z 4½% listów zastawnych dolarowych serji K. z roku 1933 przeliczonych na złote po kursie zł. 5,40 za 1 dolara, a wydanych w miejsce 8% listów zastawnych dolarowych z r. 1923.

Obie te serje K. z roku 1933 zostały połączone w jedną emisję serji L. na zasadzie rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej z 12 czerwca 1934 (Dz. U. R. P. Nr. 59 poz. 509) i Ministrów Skarbu i Sprawiedliwości z 22 marca 1935 (Dz. U. R. P. Nr. 19 poz. 109) oraz zezwolenia Ministra Skarbu z 10 maja 1935 Nr. D. II. 7670(3) 35, a wymiana starych sztuk na nowe rozpocznie się 15 stycznia 1936,

c) z konwersji zaległości określonej rozporządzeniem Ministrów Skarbu i Sprawiedliwości z 22 marca 1935 (Dz. U. R. P. Nr. 19 poz. 509).

4½% listy zastawne złotowe serji L. będą również wydawane na pożyczki oddłużeniowe przewidziane w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z 24 pazdziernika 1934 (Dz. U. R. P. Nr. 94 poz. 841).

3) 4½% *listy zastawne złotowe w złocie serja K. z roku 1933* umarzalne w ciągu okresu amortyzacyjnego, najpóźniej jednak z dniem 31 grudnia 1987 r., zostały wypuszczone w miejsce 8% listów zastawnych dolarowych w złocie, serji 1930 r., wagi i próby istniejącej w dniu 1 stycznia 1930 roku oraz przeliczone i przestemplowane na złoto w złocie po kursie ,9141 za 1 dolara w złocie na zasadzie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 12 czerwca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 59 poz. 509).

Ogólna suma będących w obiegu listów zastawnych Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego wynosiła w d. 31 paźdz. 1935 r.

1) nom.		zł. 29.274.400.-
2) „	a) zł. 15.013.700.-	
	b) „ 35.819.000.-	
	c) „ 9.079.100.-	zł. 59.911.800.-
3) „		zł. 20.433.260.- w złocie

Realizowanie kuponów oraz wylosowanych listów zastawnych uskutecznia Poznańskie Ziemstwo Kredytowe w swej kasie oraz Bank Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego w Poznaniu, Aleja Marszałka Piłsudskiego 13.

Bank Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego wykonuje najkorzystniej kupno i sprzedaż wszystkich powyższych listów zastawnych i przechowuje je bezpłatnie.

Poznań, w listopadzie 1935 r.

STEFAN GÓRZYŃSKI. OBRAZ GOSPODARKI ROLNEJ W POLSCE W XV i XVI WIEKU. WARSZAWA 1936 R.

Autor prac poświęconych krytyce, filozofji a nadewszystko historji Stefan Górzyński od kilku lat specjalnie wertuje i przenika myślą krytyczną polskie średniowiecze XV i XVI wiek.

Wyniki tych swych badań ogłosił już drukiem.

W ostatniej ogłoszonej drukiem pracy omawia na tle gospodarki rolnej w średniowiecznej Polsce stosunki handlowe, naszą ówczesną wytwórczość nasz eksport i import przez Gdańsk i przez ustalone wówczas szlaki lądowe, stosunki celne, rodzaj towarów wwożonych i wywożonych.

Na całość tej pracy złożyły się rozdziały: Wiek 15 i 16 w życiu gospodarczem polski. Pańszczyzna i rozwój gospodarki folwarcznej. Szlachta w życiu gospodarczem Rzplitej. Spław zbóż Wisłą do Gdańska.

TOMASZ KS. LUBOMIRSKI

FLOTA POWIETRZNA PRZECIW WOJENNEJ FLOCIE MORSKIEJ

(PRZEKŁAD ARTYKUŁU RAJMUNDA LESTONNAT Z „THE ILLUSTRATED LONDON NEWS")

W związku z zerwaniem konferencji morskiej w Londynie, powstało zagadnienie, omawiane szeroko w prasie zagranicznej o roli, jaką flota powietrzna może odegrać w starciu z morską flotą wojenną. Flota powietrzna wyzyskała nową broń w postaci bomb, skuteczność działania których, w związku z nowemi metodami atakowania, pragniemy bliżej omówić.

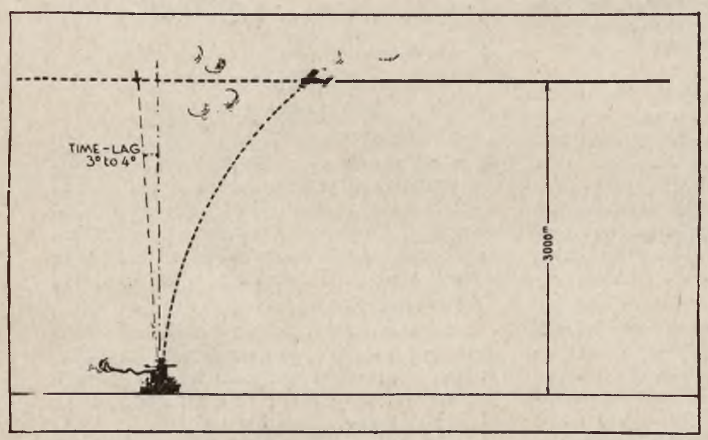
Aeroplan ma dwa rodzaje broni, torpedy i bomby, które używać może z lotu planowego lub przy pikowaniu na upatrzony cel. W locie planowym, aeroplan, względnie cała eskadra, zbliża się do upatrzonego celu na wysokości 3000 do 5000 m, w międzyczasie obliczając konieczne czynniki dla skutecznego zrzucenia bomb. Czynniki te są: wysokość, własna szybkość, szybkość wiatru i szybkość, z jaką posuwa się upatrzony cel. Przy pomocy nowoczesnych aparatów celowniczych i wykwalifikowanej obsługi uzyskuje się, w lotach planowych, przy bombardowaniu, doskonałe wyniki, które przy celu wielkości dużego wojennego ukrętu, określa się w trafianiu do 30%.

W lotach pikowanych eskadry lotnicze podchodzą nad upatrzony cel do pozycji pionowej, pikują w jego kierunku, zrzucając bomby z wysokości 500 do 1000 m. Dla atakowania torpedą siły lotnicze, muszą opuścić się na wysokość około 20 m nad poziomem morza, w celu uniknięcia zmiażdżenia torpedy, zrzuconej z wysokości znaczniejszej. W chwili wypłynięcia torpedy na powierzchnię, rozpoczyna ona swoje działanie z szybkością 45 węzłów na godzinę. W celu osiągnięcia dodatniego wyniku musi ona być wypuszczoną z odległości nie przewyższającej 1500 do 2000 metrów.

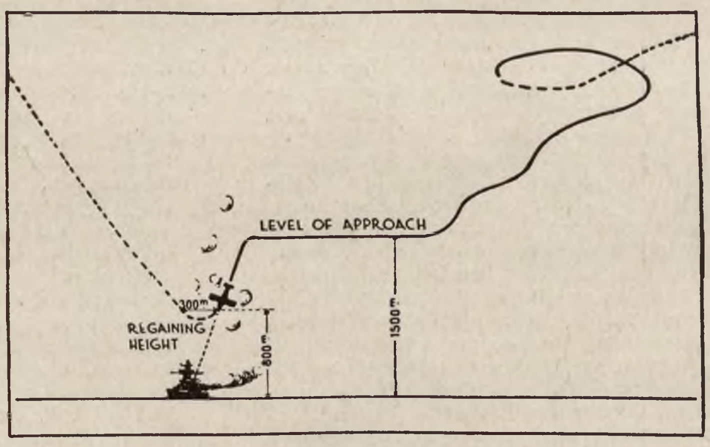
Obrona okrętów wojennych przeciw atakom floty powietrznej polega na: 1) aktywnej działalności artylerji przeciwlotniczej. 2) szybkiem manewrowaniu w celu uniknięcia ataku, 3) pancernej ochronie przeciw różnym pociskom. Obrona aktywnej działalności ma bardzo doniosłe znaczenie, w momencie zbliżania się sił powietrznych na bliską odległość a ostatnia faza ataku przedstawia niesłychanie poważne niebezpieczeństwo. Okręty, w celu uniknięcia ataku sił powietrznych posługują się metodami manewrowania, o ile dość wcześnie spostrzegą ten atak. Na dużych okrętach wojennych, na których dobrze jest zorganizowana obrona przeciwlotnicza, zbliżenie przeciwnika, przy sprzyjającej pogodzie, jest zawsze sygnalizowane, przy odległości wynoszącej mniej-więcej 10 kilom.

Sprawa uniknięcia ataku z lotu planowego przy pomocy manewrowania nie jest w zasadzie rzeczą trudną, gdyż przygotowanie do takiego ataku, wymaga czasu od 20 do 50 sekund. Ten okres czasu umożliwia okrętowi uniknięcie grożącego ataku. Spadanie bomby z wysokości 3000 m trwa 23,8 sekundy, a z wysokości 5000 m—32 sekundy. W przeciągu tego czasu, duży nowoczesny okręt, może zmienić kierunek kursu, na 100 m wstecz i 150 m w prawo lub lewo od pozycji, w której był celem ataku. Sam manewr jest jedynie możliwym, o ile aeroplany atakujące są w niewielkiej ilości. Atak aeroplanów zgrupowanych w większej ilości, powoduje obstrzał na szerokiej przestrzeni i w tym wypadku okręt może być trafiony,

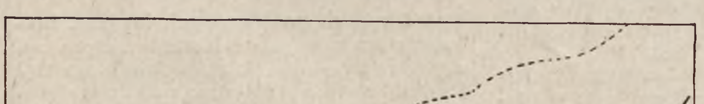
Atak przy locie pikowanym daje następujące korzyści: 1) nie wymaga czasu na przygotowanie obliczeń obstrzału, 2) odbywa się na stosunkowo niewielkiej wysokości, 3) czas spadania bomby jest krótszy, wobec czego okręt nie ma czasu na manewrowanie. Ten rodzaj ataku, chociaż może i jest dla okrętu najniebezpieczniejszym, to jednak skuteczne wykonanie takiego przedstawia duże trudności. Atak może być uskutecznionym z niewielkiej wysokości, wobec czego artylerja przeciwlotnicza ma znacznie ułatwione zadanie. Atak przy pomocy torpedowania zmusza aeroplan do opuszczenia się na wysokość wynoszącą od 20 do 30 metrów. Torpedowce flankujące duży okręt wojenny, mogą wykorzystać ten moment i huraganowym ogniem przeszkodzić przeciwnikowi wypuścić swoją torpedę. Jeśli nawet torpeda została wystrzeloną, to jej szybkość w wodzie nie jest tak wielką, aby obrany za cel okręt nie mógł jej uniknąć przy pomocy manewrowania. W rezultacie, ataki ze strony floty powietrznej, nie są dla dużego wojennego okrętu groźniejsze, niż obstrzał artyleryjski, lub torpedy łodzi podwodnych. W każdym jednak razie, możliwość trafienia bomby może być brana pod uwagę i w tym celu konstrukcja dużych okrętów musi być taką, aby umożliwiała skuteczną samoobronę.



Samolot z wysokości 3000 m. rzuci bomby na okręt. Obłoczki pękających szrapneli artylerji przeciwlotniczej niebezpiecznym czynią zniżenie lotu. Pilot już oblicza, pod jakim odchyleniem od pionu ma rzucić bombę, biorąc pod uwagę szybkość samolotu i ruch okrętu. To odchylenie zwykle wynosi nie więcej 3 do 4 stopni.



Samolot opuszcza się na wysokość 1500 m. nierównym wirażem pętlowym. by uchronić się przed pociskami okrętowej artylerji przeciwlotniczej. Z wysokości 1500 m. w chwili, gdy znajduje się nad okrętem, poczyna pikować, to znaczy lecieć możliwie pionowo na okręt i w tym momencie rzuca pocisk. Z wysokości 800 m. z ponad okrętu wzbija się znów wgórę.

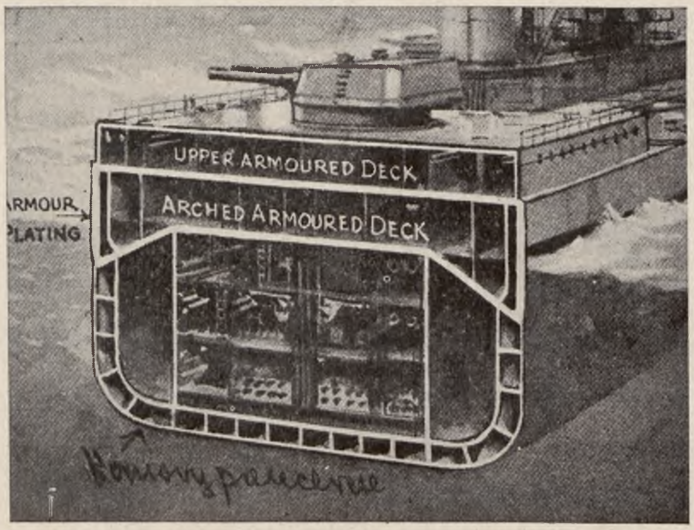


Wodnopłatowiec wyrzuca torpedę przeciw wojennemu okrętowi oddalonemu o 1500 m. Pilot opuszcza się na wysokość 20 m nad morze celem uniknięcia spłaszczenia i wybuchu torpedy. Torpeda płynie ku okrętowi z szybkością 45 węzłów. Samolot wznosi się po linji znaczonej kropkami.

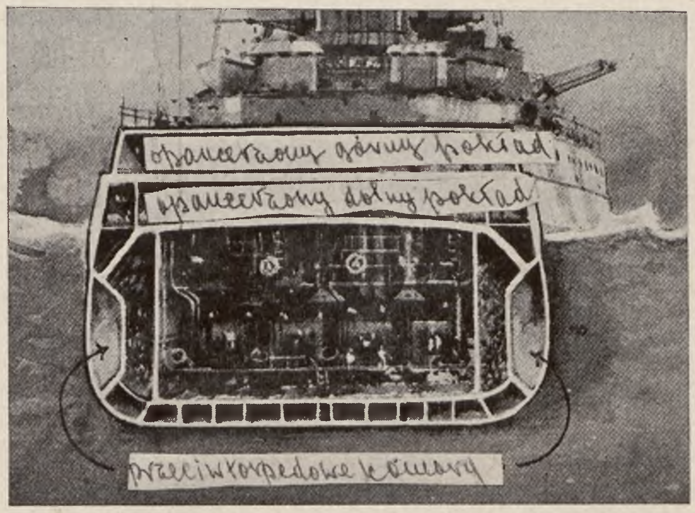
TOMASZ KS. LUBOMIRSKI

OPANCERZENIE OKRĘTÓW PRZECIW BOMBOM, MINOM I TORPEDOM

(PRZEKŁAD ARTYKUŁU RAJMUNDA LESTONNAT Z „THE ILLUSTRATED LONDON NEWS")



Opancerzenie zastosowane na francuskim okręcie „Bretagne"



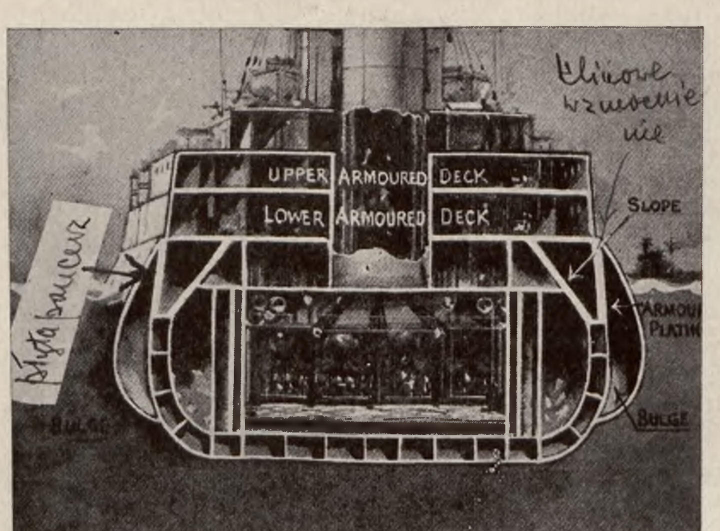
Opancerzenie francuskiego okrętu „Danton", przeciwtorpedowe komory, nad nimi wzmacniające pokrywy skośne, będące przedłużeniem opancerzonego dolnego pokładu

W okresie powojennym w różnych krajach była studjowana działalność bomb na okręty wojenne.

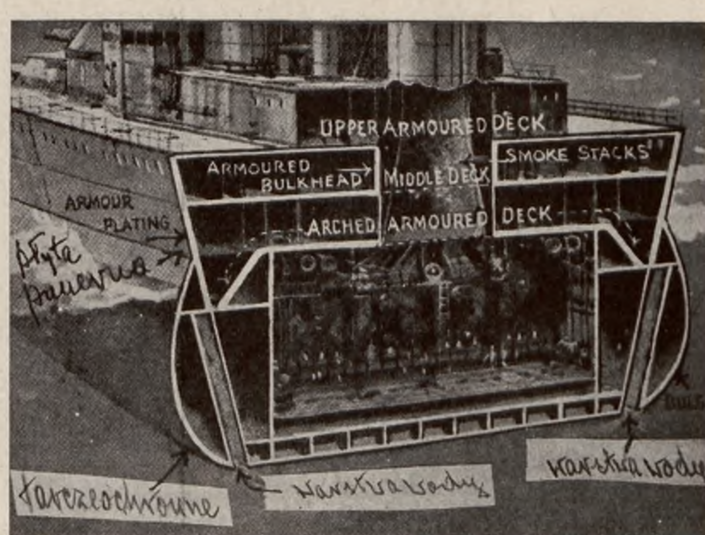
Eksperymenty te wykazały, że opancerzenie okrętów, budowanych przed 1914 r., nie wytrzymuje siły wybuchowej zrzuconej z aeroplanu bomby. Studjowanie jednak tego zagadnienia dało pozytywne wyniki, nie stwarzające nowej teorji opancerzenia, stwierdziło jednak, że system ochronny Emila Bertin jest jednak najlepszy w kierunku wzmocnienia opancerzenia pokładów górnego i dolnego. Grubość opancerzenia pokładów, ustalona została, przez Jakóba de Marre, w formule, określającej stosunek tej grubości do wagi i rodzajów pocisków, jak również i do ich siły spadania. Grubości opancerzeń są następujące. Przeciw bombom dawnego typu o wadze 250 kilo – 79 mm, tej samej wagi bombom nowego typu—101 mm; przeciw bombom 500 kilowym—dwojakiego typu—101 mm i 129 mm; 1000 kilowym—129 mm z 166 mm; 1.500 kilowym—149 mm i 192 mm. Waga bomb w praktyce wynosi około 750 kilo, i każda jednostka sił lotniczych jest wyposarzoną w kilka takich bomb. Bomby te zrobione ze specjalnego metalu i zaopatrzone kołpakiem są uznane jako pociski o największej sile działania, przystosowane do przebijania grubych płyt stalowych. Przy teraźniejszych sposobach fabrykacji, pociski mogą być jedynie robione w granicach określonych wymiarów.

W rezultacie system ochronny dla okrętów wojennych w dobie dzisiejszej jest mniejwięcej ten sam, co i stosowany przed wojną, a więc przestrzeń wzmocnionego opancerzenia pokładów górnego i dolnego, przeciw bombom lotniczym i bocznych płyt pancernych, jako ochrona przeciw pociskom armatnim. Przebicie przez bombę górnego opancerzenia nie jest jeszcze zgubnem dla okrętu, gdyż bomba taka eksploduje zaraz po perforacji opancerzenia, nie naruszając opancerzenia dolnego pokładu. Natomiast penetracja bomb niewybuchających jest zamortyzowana przez górne opancerzenie.

Eksplozje podwodne zagrażają okrętom ze strony torped i min. W obu wypadkach siła wybuchu jest ta sama i określa się wagą 300 kilo. System ochronny, różni się w zależności od kraju i samego okrętu, zasada jednak jest mniej więcej wszędzie ta sama: 1) spowodować eksplozję w jaknajwiększej odległości od okrętu, 2) poświęcić zewnętrzne części kadłubu okrętu i uniknąć uszkodzeń wewnętrznych, przez zastosowanie mocnych przepierzeń i pustych przegród wypełnionych węglem lub płynem, 3) zaopatrzyć okręt wewnętrznie w silne przegrody, chroniące żywotne części okrętu od ewentualnego napływu wody. Nie mamy specjalnej formuły dla określenia systemu obrony przeciw wybuchom podwodnym. Stosujemy te same metody, jakie są nam znane, dla ochrony płyt pancernych. Eksperymenty, dokonane w tej dziedzinie we Francji, wykazały jednakowoż zasadnicze metody, któremi posługujemy się: 1) siła wybuchu zwiększa się w zależności od głębokości zanurzenia pocisku eksplodującego, 2) ze wszystkich materjałów konstrukcyjnych jedynie płyta pancerna wytrzymuje uderzenie siły wybuchowej, 3) przepierzenia ochronne winny być umieszczone w możliwie jaknajwiększej odległości od ścian kadłubu okrętu — im większa odległość tem mniejsza szkoda wy-



Opancerzenie angielskiego okrętu wojennego H. M. S. „Royal Sovereing". Opancerzenie górnego i dolnego pokładu, u dołu dwa dna z kesonami przeciw minom, z boków b. grube płyty pancerne przeciw torpedom i dodatkowe ochronne wydęcia



Angielski okręt „Hood", którego opancerzenie i uzbrojenie waży 13.800 ton, posiada 3 opancerzenia górne. Prócz silnych opancerzeń bocznych, wypełnionych środkami ochoanemi, skrzydła wydęte. Między skrzydłami temi a okrętem przepływa woda

rządzona przez wybuch, 4) każde przepierzenie zniszczone przez eksplozję, przedstawia poważne niebezpieczeństwo dla dalszych wewnętrznych przegród, 5) warstwa węgla lub płynu, stanowi skuteczną ochronę przeciw wybuchom, 6) ochronne przepierzenie, przy wybuchu może wytrzymać siłę uderzenia, narażone jest jednak w punktach przyczepnych na formowanie się szczelin, spowodowanych wstrząsem, wskazanym jest więc umieszczenie obok, następnego, nieprzepuczającego wody, przepierzenie.

W rezultacie zasady przyjęte dla ochrony są następujące, grubość ścian kadłubu okrętu, jedna, lub kilka przegród, jedna, lub kilka warstw węgla, paliwa, oliwy, lub wody, wreszcie wewnętrzna przegroda nie przepuszczająca wody. Wszystkie te urządzenia łącznie z kotłownią i z komorą maszyn, wymagają stosunkowo sporo przestrzeni, można więc twierdzić, że jedynie okręty o dużych wymiarach, mogą stworzyć sobie skuteczną ochronę, przeciw podwodnym eksplozjom.

Żaden z dzisiejszych okrętów wojennych nie jest jeszcze absolutnym ideałem w swej konstrukcji, lecz umysł ludzki, jak i w innych dziedzinach wynalazków, tak i w tej wiecznie pracuje nad udoskonaleniem typu okrętu wojennego, o wielkiej sile i zdolności bojowej, gdyż tylko taki okręt jest podstawą marynarki wojennej.

KATAR, CHOROBA PRZEJŚCIOWYCH PÓR ROKU

Dla wielu osób katar jest nieuniknionym objawem towarzyszącym przy przejściowych okresach pór roku. Że katar w istocie swej jest właściwą chorobą, o tem nikt nie pomyśli. Wprawdzie postępowanie takie jest usprawiedliwione ze względu na to, że zwykle katar nie przybiera cech poważniejszej choroby, — z drugiej strony jednak zaniedbanie może się stać źródłem poważniejszego cierpienia.

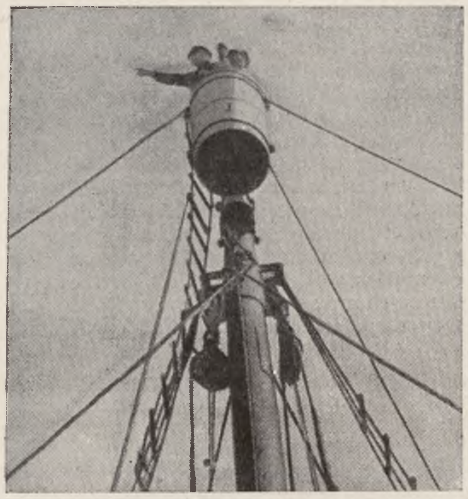
Dlatego też nie powinno się lekceważyć kataru, przeciwnie, stosować zmiejsca środki zapobiegawcze, aby nie dopuścić do stanu zapalnego w gardle, zapalenia migdałków lub ropienia w zatokach czołowych.

Chcąc z powodzeniem zwalczyć katar wystarczy zażyć parę tabletek Aspiriny, które dzięki swej własności wywoływania potów łatwo usuwają lżejsze przeziębienia.

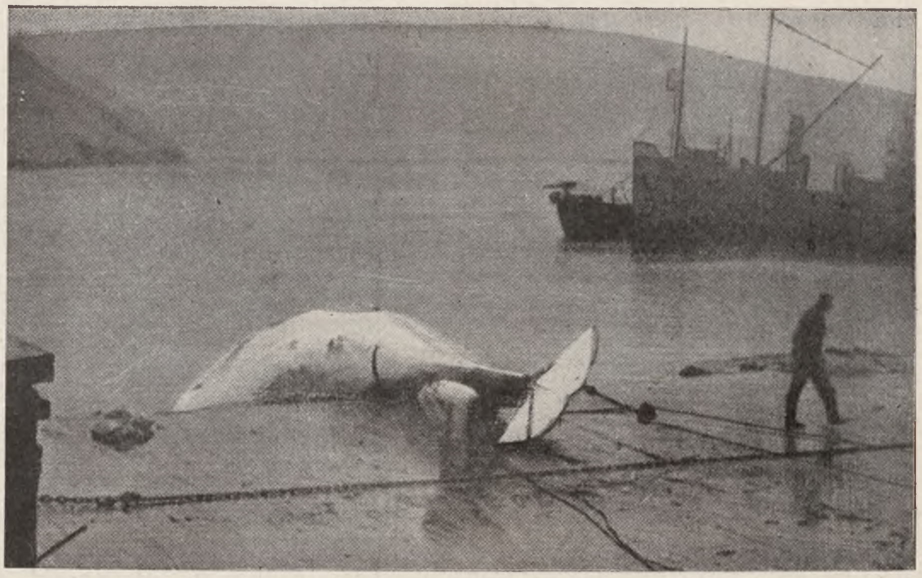
Przy tej sposobności warto zaznaczyć, że Aspirina jest obecnie preparatem krajowym. Wyrabiana jest w Polsce, ściśle według przepisu fabryki Bayer.

Prosimy o odnowienie przedpłaty na r. 1936, o wpłacenie na konto P. K. O № 25.110 pod adresem „Flota Polska“ — czasopismo zł. 12.

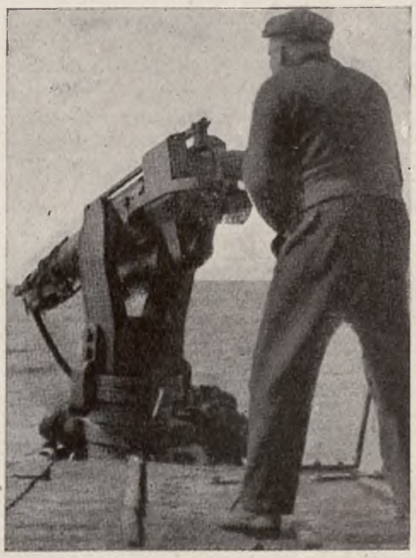
ŁOWY WIELORYBÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM



Z tak zwanego gniazda bocianiego strażnik wypatruje fontanny pary, wyrzucanej przez wieloryby. Z gniazda widać na 10 kilometrów



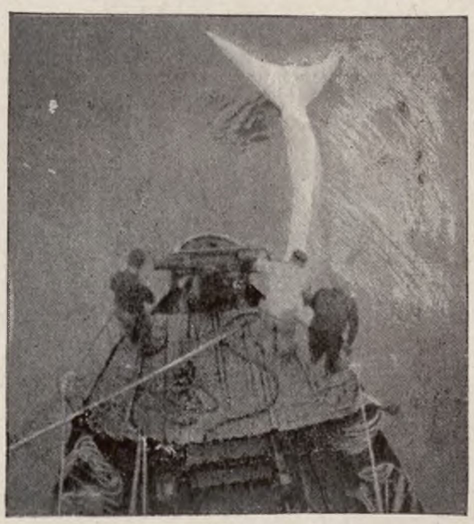
Wieloryb zabity i wyciągnięty na nabrzeże



Nastawianie armatki, strzelającej harpunem na linie stalowej



Wycinanie tłuszczu z wieloryba specjalnemi nożami krzywemi na długich trzonach. Tłuszcz ten jest ładowany do beczek



Holowanie i dostrzeliwanie wieloryba



Wyjmowanie fiżbinu z ciała wieloryba

PROJEKT AUTONOMJI PORTU W GDYNI

Rada Interesantów Portu Gdyńskiego, będąca zrzeszeniem związków firm, pracujących w porcie, złożyła na posiedzeniu Tymczasowej Rady Portu opracowany przez gdyńskie sfery gospodarcze projekt autonomji portu.

W głównych zarysach projekt R. I. P. przewiduje wyodrębnienie portu z administracji państwowej i powierzenie go samoistnej jednostce prawnej, przyczem zwierzchność i nadzór nad działalnością tej jednostki sprawowałby Minister Przemysłu i Handlu. Władze portu miałyby się składać z Rady Portu, Zarządu i Dyrekcji. Rada Portu składałaby się z 26 członków, w czem 8 przedstawicieli najbardziej zainteresowanych organów administracji państwowej (Dyrektor Urzędu Morskiego, Naczelnik Urzędu Rybackiego, przedstawiciele Ministerstw: Skarbu, Komunikacji, Spraw Wojskowych, Opieki Społecznej oraz Poczt i Telegrafów, wreszcie Komisarz Rządu wzgl. Prezydent m. Gdyni), dalej 6 przedstawicieli izb przemysłowo-handlowych, 6 przedstawicieli Rady Interesantów Portu Gdyńskiego i również 6 członków z nominacji, powołanych przez Ministra Przemysłu i Handlu ze sfer gospodarczych kraju, związanych z pracą portu. Zarząd Portu — zgodnie z projektem — składałby się z 6 członków. Prezesa Rady i Zarządu oraz Dyrektora Portu mianowałby Minister Przemysłu i Handlu. Do Zarządu jako członkowie stali z tytułu stanowiska wchodziliby: Dyrektor Urzędu Morskiego, przedstawiciel Min. Komunikacji i Komisarz lub Prezydent m. Gdyni, przewidywani są pozatem przedstawiciele kół gospodarczych.

Zaznaczyć należy, iż projekt R. I. P. wysuwa przekazanie przez Skarb Państwa na własność portu wszystkich terenów portowych oraz nieruchomości, wówczas gdy czynniki miarodajne przewidują jedynie użytkowanie i zarząd przez przyszły autonomiczny port powierzonym mu majątkiem Skarbu.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM

ODJAZDY Z GDYNI

FINLANDJA — Kotka, Wiborg (Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co 2 tygodnie s/s Ismatra — dn. 21.1.

ESTONJA — Tallin (Żegluga Polska, S. A.) co tydzień s/s Capella — dn. 14.1. Tallin (F. G. Reinhold Ltd) co 3 tygodnie s/s Halfdan — 27.1; s/s Magnus — 20.1.

ŁOTWA — Ryga (Aug. Wolff, Sp. z o. o) co tydzień s/s Achilles — 14.1. Ryga (F. G. Reinhold Ltd.) co 3 tygodnie s/s Halfdan — 27.1; s/s Magnus — 20.1. Ryga — Liepaja (Żegluga Polska S. A.) co 2 tygodnie s/s Falken — 22.1.

LITWA — Kłajpeda — Memel (Żegluga Polska S. A.) co 2 tygodnie s/s Falken — 22.1. (Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 8 dni s/s Marieholm — 16.1. (F. G. Reinhold Ltd.) co 3 tygodnie s/s Halfdan — 6.1; s/s Magnus — 20.1.

SZWECJA — Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg (Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 2 tygodnie s/s Iwan — 22.1. Helsingborg, Malmö, Göteborg (Behnke & Sieg, Sp. z o. o.) co 2 tygodnie s/s Egon.

NIEMCY — Hamburg (Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska) Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska 2 razy w tygodniu s/s Tczew — Bremen (Aug. Wolff, Sp. z o. o.) co tydzień s/s Achilles (via Ryga) - 15.1.

DANJA — Kopenhaga (F. G. Reinhold Ltd.) co tydzień s/s J. C. Jacobsen — 16.1. Odense — Aaarhus (F. G. Reinhold Ltd.) co 2 tygodnie m/s Erna — 23.1.

NORWEGJA — Wschodnio norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne (Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 1—2 tygodnie s/s Akershus — 14.1. Zachodnio-norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne (Bergenske Baltic Transports, Ltd) co 2 — 3 tygodnie s/s Saederen — 20.1.

WYSPY W. BRYTANJI — Londyn (Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie s/s Lech — 16.1. (Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka) co 2 tygodnie s/s Baltonia — 23.1. Hull (Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe) co tydzień s/s Lwów — 16.1. Manchester — Liverpol (F. G. Reinhold, Ltd.) co 1—2 tygodnie s/s Knud; s/s Svanholm — 15.1. Leith — Grangemouth (F. G. Reinhold, Ltd.) co tydzień s/s Hague — 15.1; s/s Majorca — 18.1.

HOLANDJA — Amsterdam (F. G. Reinhold, Ltd) co tydzień s/s Ariadne — 15.1; s/s Amazone — 19... Rotterdam (Żegluga Polska, S. A.) co tydzień s/s Puck — 19.1. (Aug. Wolff, Sp. z o. o.) 1—2 razy w tygodniu s/s Niobe — 16.1. (Ferd. Prowe, Sp. z o. o.) co 10 — 11 dni s/s Bussart.

BELGJA — Antwerpja (Żegluga Polska, S. A.) co tydzień s/s Hel — 15.1; s/s Śląsk — 15.1. (Ferd. Prowe, Sp. z o. o.) co 10 — 11 dni s/s Bussard — 22.1.

FRANCJA — Havre — Cherbourg (Polsko-Bryt. Tow Okrętowe) co 2 tygodnie s/s Warszawa — 18.1; 20.1. Dunkerque — Havre, La Pallice — Bordeaux (F. G. Reinhold, Ltd.) co 2—3 tygodnie; s/s Magnus — 20.1.

HISZPANJA — PORTUGALJA — MAROKKO ALGIER — ITALJA — Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala (Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 2 tygodnie s/s Tanger — 18.1; s/s Porto — 18.1. Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles (F. G. Reinhold, Ltd.) co miesiąc s/s Tomsk — 12.2; Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo s/s „Canadia" — 15.1.

PORTY LEWANTU — Aleksandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa (Polska — Lewant, Agencja Okrętowa) co 1—4 tygodnie.

B. PORTY DALSZE — Nowy Jork (New York — Filadelja (Philadelphia) (American Scantic Line) co tydzień s/s Scanyork — 15.1. New York — Halifax (Gdynia — Ameryka L. Ż.) co 2 — 4 tygodnie m/s Piłsudski — 25.1.

PORTY GULFU — Huston, Galveston. New Orleans (Bergenske Baltic Transports, Ltd.) co 3 10 dni na wejściu, co miesiąc na wyjściu m/s „Titanja" — 22.1.

ZATOKA PERSKA — Strick & Ellermann Line, Port Sudan Aden, Bunder Abbas, Bahrein, Bushire, Mohamerah, Basrah. Konsamenty przejściowe do: Bagdadu, Teheranu i t. d. s/s „Bandar Shahpour" — 22.1.

INDJE — Port Said — Suez — Karachi — Bombay — Madras — Calcutta — Rangoon s/s „Hippon" — 30.1.

PÓŁNOCNA AMERYKA — Wybrzeże Zachodnie: Fred Olsen Line. San Pedro — San Francisko — Alameda — Oakland — Vancouver — Seattle — Tacoma — Portland m/s „Granville" — 21.1.

CENTRALNA AMERYKA — Fred Olsen Line — Kanał Panamski i z przeładunkiem do Costa Rica, Nikaragua, Salvador, Guatemala, Meksyk Wybrzeże Zachodnie, Wenezuela, Kolumbia (Atl.), Indje holenderskie, m/s „Granvilln" z Oslo — 1.2 — towary statkiem koresyondencyjnym 21.1.

JAMAJKA — Jamaica Banana Producers s/s Co. Ltd., Kingston, m/s „Jamaica Pioncer" z Londynu 18.1. — towary statkiem korespondencyjnym — 8.1.

POŁUDNIOWA AMERYKA — Finland Syd-Amerika Linjen i Den Norske Sydamerika Linje, Rio de Janeiro — Santes i Buenos Aires, „Orient" — 15-18.1.

POŁUDN. AFRYKA — Rederiaktiebolaget Transatlantic, Wilh. Wilhelmsen, m/s „Parrakoola" z Oslo — 31.1 — towary statkiem korespondencyjnym — 21.1, m/s „Templar" z Antwerpji — 7.2 — towary statkiem korespondencyjnym — 28.1.

AUSTRALJA — Wilh. Wilhelmsen, Fremantle — Adelaide — Melbourne — Sydney — Brisbane, m/s „Templar" z Antwerpji — 7.2 — towary statkiem korespondencyjnym — 28.1.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Z ZACHODN. NORWEGJI: s/s „Jaederen" — 14.1, s/s „Ursa" — 28.1.

Z U. S. A. porty Gulfu: m/s „Titania" — 13.1. m/s „Vasaholm" — 16.1, m/s „Sydland" — 18.1, m/s „Trolleholm" — 26.1, m/s „Topeka" — 23.1.

Z CASABLANCA i innych zachodnio-marokańskich portów: s/s „Porto" — 16.1.

Z ARGENTYNY i BRAZYLJI: par. „Equator" — 12.1, par. „Aura" — 28.1, par. „Bore IX" — 13.2.

Z BURMAH i INDYJ BRYTYJSKICH. m/s „Sumatra" — 18.1, m/s „Tijuca" — 14.2, m/s „Nanking" — 26.2, m/s „Formosa" — 22.3, s/s „Rinda" — 13.4, m/s „Tiradentes 26.2.

Z POŁUDN. AFRYKI: m/s „Hammaren" — 29.2, m/s „Kaaparen" — 30.3, m/s „Klipparen" — 25.4, m/s „Hammaren" — 27.5.

TITANIC
ELEKTRIT C°

1925 10 LAT 1935

JEDYNY W SWOIM RODZAJU MAŁY ODBIORNIK O WIELKIM EFEKCIE



3-CI ZAKRES FAL - NIEODZOWNY WARUNEK NOWOCZESNOŚCI!

potężne lampy

PIĘKNY GŁOŚNIK DYNAMICZNY!

Z serji jubileuszowej 1935/1936!

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH RADJOSKŁADNICACH W KRAJU

KRAKOWSKA HUTA SZKŁA W KRAKOWIE
HUTA SZKLANA W BIAŁYMSTOKU

Zarząd: Warszawa, Senatorska 4, tel. 5.97-72 i 2.94-14

Wszelkie wyroby ze szkła białego, półbiałego i oranżowego

HOTEL BRITANIA

Poznań, Al. Marsz. Piłsudskiego 2. Telef. 21-97 — 21-98

poleca 75 pierwszorzędnych pokoi

WZOROWA CZYSTOŚĆ CENY UMIARKOWANE

Znajomość obcych języków

FELIKS SOBCZYŃSKI

MARSZAŁKOWSKA 127. TEL. 230-74

stały dostawca Piekarni Miejskiej m. st. Warszawy
przedstawicielstwo wszystkich fabryk drożdży
w Polsce pierwszorzędnej gwarantowanej jakości
codziennie świeże

ROLNICY!

KORZYSTAJCIE Z USŁUG

KASY TARGOWEJ W WARSZAWIE

SP. Z O. O.

WARSZAWA, UL. SIERAKOWSKIEGO 4

TELEFON 10-06-11

która przeprowadzi Wam komisowo
sprzedaż bydła i trzody chlewnej

SOLIDNIE, ZYSKOWNIE, SZYBKO

Wszelkie informacje wysyła się, na żądanie, franco i gratis

SAMOLOT SKRACA PODRÓŻ!!

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

W OBRONIE ŻYCIA



należy użyć broni

W OBRONIE ZDROWIA—

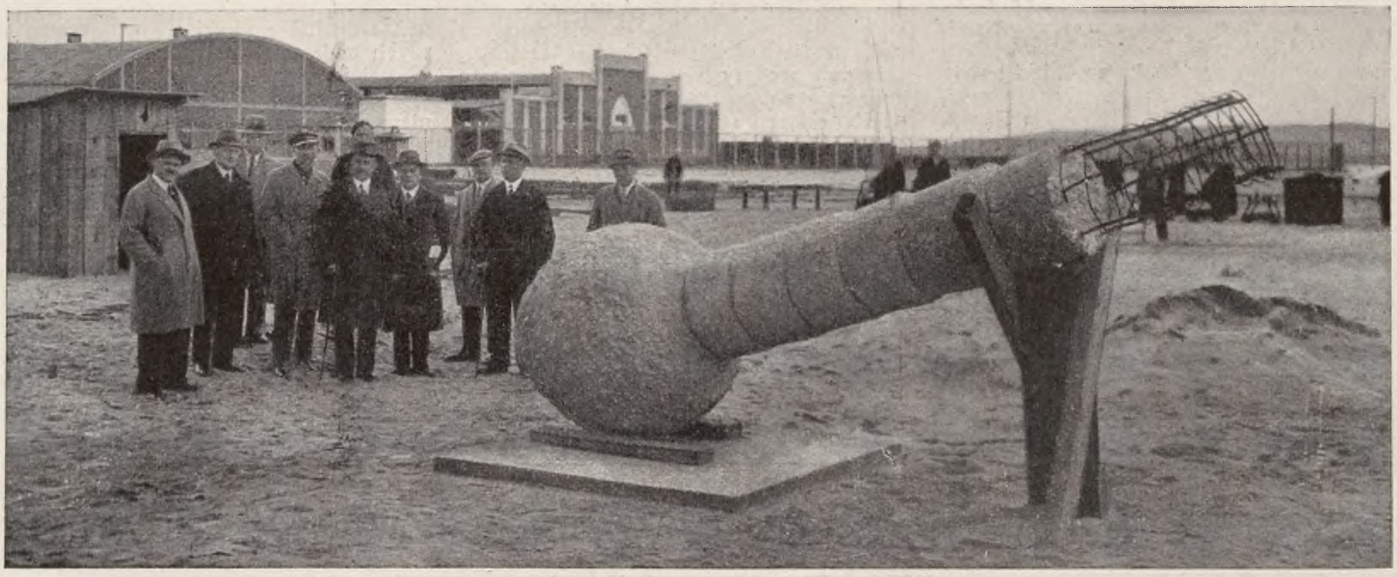
patent. gilz fabr. „SOKÓŁ"

DWUWATKI i PREPAROWATKI



Koniak Królów

NOWOCZESNE FUNDAMENTOWANIE NA POLSKIEM WYBRZEŻU



Na odcinku budownictwa lądowego tempo rozbudowy Gdyni zostawiło kilka przykrych rys. Nawet pobieżna przechadzka po ulicach Gdyni turysty-laika, bystrego obserwatora, daje materjał do krytycznych uwag.

Szereg nowoczesnych bloków, zaczynając od monumentalnych budowli i kończąc na prywatnych willach, posiada już po kilku latach egzystencji przykre dla oka pęknięcia i rysy. Fachowiec odróżni rysy, powstałe jako rezultat złego tynkowania, od rys poważniejszych-rezultatu wadliwych fundamentów.

O ile pierwsze rysy są łatwe do usunięcia i nie wymagają większych kosztów dla przywrócenia estetycznego wyglądu budynku, o tyle rysy fundamentów sygnalizują konieczność gruntownej naprawy f wzmocnienia istniejących fundamentów, a koszt remontu należy już obliczać na tysiące złotych i nie zawsze da się uratować budynek.

Główną przyczyną tego zjawiska było niedocenianie analizy sondowań terenów, na których powstawały budowle. Znaczne warstwy torfu, zalegające p d zewnętrzną ławicą piasków, bliskość wód podskórnych i wreszcie szeroki pas gruntów refulowanych w porcie, są to charakterystyczne dla Gdyni tereny budowlane.

To też poszczególne budowle na ławach żelbetowych, zastosowane przez niektórych budowniczych w Gdyni, dały, bo musiały dać na tych gruntach, znaczne osiadanie, konsekwencją czego i są obecnie tak przykre dla oka rysy.

Natomiast budowle na palach zdały w znacznej części egzamin wytrzymałości nawet na gruntach refulowanych.

Dlatego też ubiegły sezon budowlany 1935 roku cechował zwrot ku nowoczesnej formie fundamentowania, jaką są żalbetowe pale Franki. Dwie największe budowle w porcie Gdyńskim — Elewator zbożowy na nabrzeżu Indyjskim, oraz Chłodnia śledziowa na nabrzeżu Angielskiem zostały zbudowane na tych palach.

Dla wykazania słusznośct wyboru tego systemu fundamentowania przytoczymy tu kilka charakterystycznych cyfr — rezultatów prób na osiadanie pojedyńczego pala Franki.

Tak na budowie Elewatora próba dała osiadania: przy obciążeniu 90 tonn – $^3/_4$ m/m, przy obciązeniu 135 tonn — 2,5 m/m. Na budowie Chłodni śledziowej próba osiadania dała: przy obciążeniu 80 tonn—$^1/_4$ m/m, przy obciążeniu 120 tonn—1 m/m.

Praktycznie biorąc budowa na palach Franki nie daje żadnego osiadania.

Szczególniej interesujące są wyniki palowania przy budowie Chłodni śledziowej, gdzie proces odwadniania gruntów refulowych nie został całkowicie ukończony. Dość zaznaczyć, że sam teren pod ciężarem kafaru osiadł do 30 cm.

Pomyślne palowanie fundamentów pod Chłodnię śledziową położyło jednocześnie kres urobionej legendzie, że bicie pali Franki powoduje wstrząsy, szkodliwe dla sąsiednich budowli. Palowanie odbywało się tu w odległości 10 m. od egzystującej budowli na ławach. Po zakończeniu robót zostało protokularnie stwierdzone, że żadna z rys na tej budowli podczas bicia pali nie zwiększyła się ani na milimetr, oraz że nie powstało ani jednej nowej rysy lub pęknięcia.

Ciekawem jest porównanie nośności pali z palami innych systemów. Biorąc zgrubsza, jeden pal Franki zamienia 5 pali drewnianych, tyleż pali St aussa, 3 pale Raymonda e. t. c.

Koszt fundamentów na palach Franki, w warunkach Gdyni, kalkuluje się taniej nawet od pali drewnianych. Dziwny ten na pierwszy rzut oka fakt tłumaczy się tem, że fundament na palach Franki nie potrzebuje zastosowania wykopu ziemnego do poziomu wód podskórnych, ani nieproduktywnych masywów żelbetowych na ławy do tegoż poziomu, co ma miejsce przy zastosowaniu pali drewnianych.



Próby dokonywane z zakładaniem nowoczesnych fundamentów pod budowle w Gdyni

Samo przez się jest zrozumiałe, że żelbetowe pale Franki, odporne na działanie kwasów, nie mogą być również zniszczone przez robaki, co niekiedy ma miejsce z palami drewnianemi w budowlach przymorskich (patrz „Przegląd Budowlany“ Nr. 1, rok 1929).

Oprócz tego bez konkurencji jest termin wykonania palowania. Wystarczy zaznaczyć, że całe palowanie pod fundamenta Elewatora zostało wykonane w 42½ dni roboczych (423 pale o średniej długości 9 metrów i nośności 90 tonn).

Poza granicami Polski, belgijski patent na pale Franki eksploatuje się z powodzeniem w 32 krajach Europy, Ameryki, Afryki i Azji, znajdując zastosowanie nietylko przy budowlach lądowych lecz i przy morskich. Dzięki możliwości formowania uzbrojonych pali Franki o dużej długości (do 48 metrów), oraz pali pochyłych do 25 stopni, pale te wytrzymują naprężenia skośne i dynamiczne i znajdują zastosowania przy budowie przyczółków i filarów mostowych, wypierając drogie i skomplikowane kesony, oraz przy budowie ścianek oporowych, nadbrzeży, slipów stoczni i suchych doków. Sądzimy że przytoczone cyfry i fakty rezultatów zastosowania pali Franki dadzą nowy impuls do rewizji archaicznych form fundamentowania, egzystujących prawem bezwładu do naszych dni, i skłonią naszych budowniczych do przyjęcia w przyszłości form współczesnych.

Wszystkich, interesujących się zagadnieniem nowoczesnego fundamentowania, odsyłamy do specjalnego wydawnictwa „Pale Franki w Polsce“ (Warszawa, Kanonja 20 m. 2).

SKŁAD FUTER „KAMCZATKA“ W POZNANIU



„KAMCZATKA“. Znany jest skład futer istniejący pod tą nazwą w Warszawie jeszcze w okresie przedwojennym.

Założycielem i właścicielem firmy futrzanej „Kamczatka“, posiadającej stałą klijentelę w całej Polsce i zagranicą, jest p. Henryk Bryskin.

Pan H. Bryskin, jest jednym z naszych najbardziej wytrawnych fachowców w branży futrzanej, pracuje bowiem w tym dziale przeszło 30 lat i w tym okresie, dzięki swej wytrwałości i niespożytej energji, rozwinął, rozszerzył swoją firmę „Kamczatka“, więcej! zdobył uznanie oficjalnych przedstawicieli całego społeczeństwa w postaci przyznania mu za jego pożyteczną, pionierską pracę trzech złotych medali i licznych listów pochwalnych na wystawach krajowych i targach w Poznaniu, Gdyni, Katowicach, Warszawie i t. p.

Przystępne ceny i najlepszego gatunku towar to czynnik, który w dominującym stopniu przyczynił się do rozkwitu firmy i zapewnia jej pomyślną przyszłość. Pan Henryk Bryskin stosuje i może stosować tak cenną i wysoce społeczną zasadę: duży obrót, mały zysk. Może stosować dlatego, że posiada wieloletnią praktykę, znajomość istniejących w tej braży stosunków i dlatego, że stale sam wyjeżdża zagranicę i zakupuje towary bezpośrednio z pierwszych źródeł.

Obecnie pracownie kuśnierskie mistrza H. Bryskina zatrudniają około 60 osób pod kierunkiem specjalistów i mają coraz liczniejsze zamówienia, mimo ogólnego kryzysu.

Centrala składu futer „Kamczatka“ mieści się przy ul. Marszałkowskiej 137, tel. 2-18-94, oddziałem w Poznaniu (ul. Pierackiego 14) kiernje syn założyciela p. Janusz Bryskin.

JAN REMER DYREKTOR POL. S-KI OBUWIA BATA W CHEŁMKU

Przed niedawnym czasem objął stanowisko zastępcy dyrektora Polskiej Spółki Obuwia Bata w Chełmku p JAN REMER, wychowanek *Akademji Handlowej* w Krakowie. Nowy Dyrektor zaskarbił sobie w stosunkowo bardzo krótkim czasie ogólny szacunek i poważanie wśród współpracowników swą wybitną energją w działaniu, przy przestrzeganiu gruntownej sprawiedliwości.

Wymieniony już jako młodociany student bierze czynny udział w pracy niepodległościowej P. O. W., to też pod koniec wojny światowej w 1918 r. dostaje się do austrjackiego więzienia wojennego „Na Montelupich" w Krakowie, skąd — jak nam wiadomo — rzadko kto wychodził w czasie wojny z życiem. Również i nad młodym więźniem stanu Remerem zawisła groźba śmierci. *Za prace niepodległościową został p. Dyrektor Remer odznaczony Krzyżem Legjonowym, przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Medalem Niepodległości.*



Dyr. Jan Remer

W 1920 r. bierze p. Remer czynny udział w walkach pod Warszawą jako ochotnik i tutaj zdobywa frontowe odznaczenie: *Krzyż Artyleryjski* z 1920 roku.

Pracował on przez 14 lat w różnych zakładach prywatnych — ostatnio zaś w warstatach portowych marynarki wojennej, i instytucji samorządowej w Gdyni.

Nowy Dyrektor po objęciu stanowiska w Chełmku w Zakładach Bata, z miejsca zainteresował się tutejszemi organizacjami społecznemi i patrjotycznemi, które znalazły w nim gorliwego opiekuna i protektora, to też w kilku organizacjach piastuje mandat prezesa.

Polska Spółka Obuwia Bata S. A. w Chełmku, powierzając odpowiedzialne stanowisko kierownicze człowiekowi zasłużonemu w walkach o niepodległość Polski, jeszcze raz niezbicie potwierdziła swój wybitnie polski charakter.

PRACOWNICY POLSKIEJ S-KI OBUWIA BATA W HOŁDZIE WODZOWI NARODU

W dniu 23 listopada 1935 r. przybyła do Krakowa b. liczna wycieczka pracowników Polskiej Spółki Obuwia Bata do Krakowa, w celu oddania hołdu Dostojnym Zwłokom Wodza Narodu. Uczestnicy wycieczki zwiedzili kryptę Św. Leonarda w katedrze na Wawelu — oddając hołd Zwłokom Pierwszego Marszałka Polski Niepodległej — oraz wzięli udział w sypaniu kopca na Sowińcu.

Tu wypada podkreślić, że wycieczka ta przywiozła ziemię ze stu kilkudziesięciu miejscowości, w których firma Bata ma swe sklepy — w artystycznie wykonanej urnie według projektu dyrektora Zakładów fabrycznych Bata w Chełmku *p. Jana Remera,* — przedstawiającej wielką księgę. Urna ta została uznana za jedną z najpiękniejszych urn, złożonych na kopcu na Sowińcu.



Zdjęcie przedstawia uczestników wycieczki na tarasie Pałacu Prasy w Krakowie. W środku p. dyrektor Jan Remer trzyma przed sobą urnę.

BEKONIARNIA W OBORNIKACH

W ostatnich czasach popularny stał się wyraz „bekony". Ponieważ w Obornikach znajduje się jedna z największych bekoniarni polskich, korzystamy z tego i przez szereg uliczek oraz park miejski udajemy się do fabryki N. V. Jac. Vos et Co. Jest to spółka akcyjna, dyrektorem fabryki jest p. Vos.

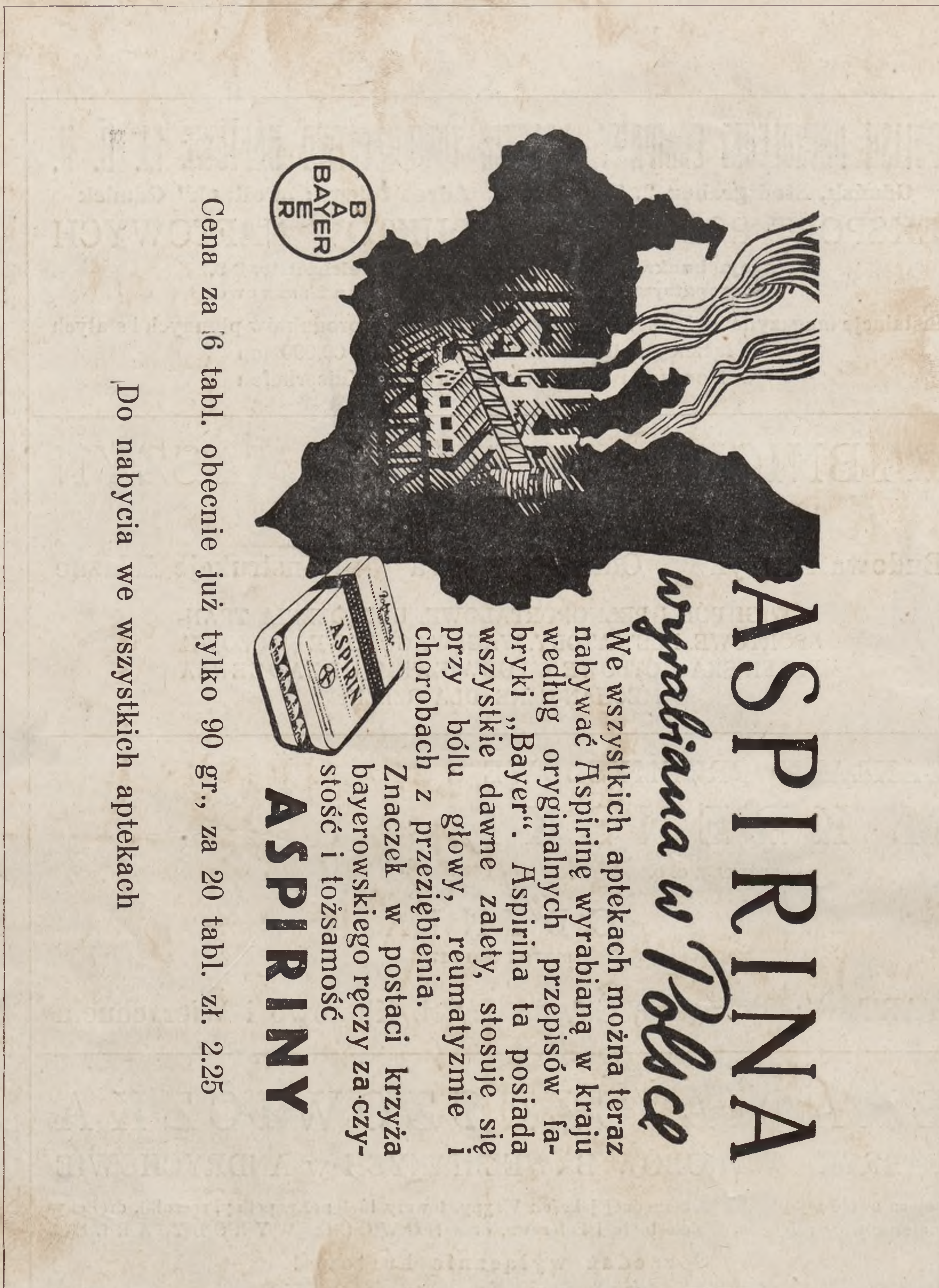
Celem tej fabryki jest przygotowanie mięsa świńskiego na eksport, zwłaszcza do Anglji, gdyż wywóz zagranicę żywych świń został silnie ograniczony przez państwa, zmuszone do ich importowania, a to z rozmaitych polityczno-gospodarczych względów. Procedura przygotowywania tego mięsa jest dosyć skomplikowana i musi być bardzo skrupulatnie przeprowadzana, gdyż zagranica stawia pod tym względem wysokie wymagania.

Procedura ta polega na tem, że zabitą świnię kraje się przez pół wzdłuż grzbietu, bez łba, kopyt i bez żeberek. Połówki te muszą być parzone przez ściśle określony czas, skrupulatnie czyszczone, chłodzone i solone. Wysyłka następuje w specjalnie chłodzonych wagonach.

Dyrektor Vos objaśnia nas, że ponieważ rzeźnia miejska w Obornikach nie miała odpowiednich urządzeń, a jej rozmiary okazały się za małe na pomieszczenie wszystkiego, czego taka fabryka wymaga, zdecydowano się więc na poważny wydatek i wybudowano w roku 1929 specjalną bekoniarnię. Jest ona w stanie przerobić do 1000 sztuk bekonowych tygodniowo.

Zwiedzamy fabrykę. Jest to istotnie imponująca budowla z własną bocznicą kolejową i wytwórnią lodu.

Praca tu wre, bardzo pożyteczna dla rolników, którzy dzięki bekoniarni mają możność zbytu świń, oraz dla Państwa, gdyż tym sposobem wzmaga się eksport. Mimo kryzysu, który w pewnej mierze dał się fabryce odczuć głównie przez spadek funta angielskiego, bekoniarnia pracuje pełną parą.



DRUKOWANO NA PAPIERZE FABRYKI „LIGNOZA"

Klisze wykonano w Zakładzie Chemigraficznym St. Kwiatkowski „Grafia", tel. 11-57-49, Dzielna 5, Warszawa.

Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA" rocznie, t. j. za 6 zeszytów, — zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczenie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 9, 1 p. Konto w P.K.O. 25.110.

Redakcja i Administracja czynna jest od godz. 3-ej do 4-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł., 1/2 350, 1/3 250, 1/4 200.

Dyrektor wydawnictwa: *E. Lindner.* Redaktor i wydawca: *Radosław Krajewski.*

Druk. M. GARASIŃSKI. Warszawa